جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

إعداد الطالب

عبدالرزاق عبد الحافظ نوري الدلابيح

إشراف

الأُستاذ الدكتور سهيل حسين الفتلاوي

قُدّمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون

عمادة البحث العلمي والدراسات العليا

كلية الحقوق

جامعة جرش

كانون الثاني, 2015م

التفويض

أنا الطالب عبدالرزاق عبدالحافظ نوري الدلابيح ,أُفوّضُ جامعة جرش بتزويد نسخ من رسالتي المسومة" بجريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي" للمكتبات, أو المؤسسات, أو الهيئات, أو الأشخاص عند طلبهما حسب التعليمات النافذة في الجامعة.

الباحث: عبد الرزاق عبدالحافظ نوري الدلابيح

التوقيع:...................

التاريخ:....................

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة الموسومة (بجريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي) .... بتاريخ / /

أعضاء لجنة المناقشة		التوقيع
الأستاذ الدكتور سهيل حسين الفتلاوي	رئيساً و مشرفاً	
الدكتور غالب الحوامده	عضواً	
الدكتور زياد الربيع	عضواً	
الدكتور عمر العكور	عضواً خارجياً	

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى أبي وأمي القريبين من قلبي...

كقرب النفس إلى ذاتها...

إلى زوجتي الغالية رفيقة دربي ...

إلى أولادي فلذات كبدي ...

إلى أشقائي عزوتي وسندي والى شقيقات الروح وتوائم الجسد...

إلى كل من ساهم في دعمي ومؤازرتي...

والى كل من له عليّ يد بيضاء...

إلى كل من يرى الحق حقاً فيتبعه...

ويرى الباطل باطلاً فيجتنبه...

الشكر والتقدير

أتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى الأُستاذ الدكتور الفاضل سهيل حسين الفتلاوي الذي ما بخل علي من علمه الوافر ومن تقديم النصح والإرشاد الذي كان له الأثر الأكبر في إنجاز هذه الرسالة؛ لتخرج الى حيز الوجود بحلة علمية جديدة لعلها تثري طالبي العلم والمعرفة ولو بقليل من المعلومات والمعارف التي سيقت إليهم ,كما وإنني أتقدم بالشكر والتقدير إلى أعضاء لجنة المناقشة الذين شرفوني بمناقشة هذه الرسالة , والتي أثرت ملاحظاتهم هذا العمل,وإلى عميد كلية الحقوق والى جميع أساتذتي الذين نهلت من ينابيع علمهم , وإلى الدكتور محمد فضل الدلابيح الذي قام بتدقيق هذا العمل المتواضع وإلى جميع العاملين في جامعة جرش, وكل من ساعدني في الحصول على المراجع والمصادر التي استعنت بها .

ملخص الرسالة

جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

الاسم : عبدالرزاق عبدالحافظ نوري الدلابيح

المشرف:الأُستاذ الدكتور سهيل حسين الفتلاوي

تناولت في هذه الدراسة موضوع جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي, وتتكون الرسالة في فصلين وخاتمة وتوصيات, ولما كانت جريمة اختطاف الطائرات تؤدي إلى خوف ورعب وفزع من يرتاد الطائرات اعتبرت من الجرائم الإرهابية الدولية, لهذا تناولت في الفصل الأول الطبيعة القانونية في جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي, من خلال مبحثين الأول النظام القانوني في تجريم اختطاف الطائرات في القانون الدولي من خلال المطلب الأول الأساس القانوني في تجريم اختطاف الطائرات وبينت من خلال فرعين أساس تجريم اختطاف الطائرات بموجب العرف الدولي, وتجريم اختطاف الطائرات بموجب المعاهدات الدولية, والمطلب الثاني نطاق تجريم اختطاف الطائرات في القانون الدولي, حيث بينت من خلال فرعين دور مجلس الأمن للأمم المتحدة في الحد من جريمة اختطاف الطائرات والتعاون الدولي والاتفاقيات الدولية في محاربة الإرهاب و جريمة اختطاف الطائرات والمبحث الثاني أركان وأسباب جريمة اختطاف الطائرات من خلال مطلبين الأول أركان جريمة اختطاف الطائرات والتمييز بين جريمة اختطاف الطائرات والقرصنة البحرية كما تناولت في المطلب الثاني أسباب وبواعث جريمة اختطاف الطائرات التي تؤدي إلى هذه الجريمة وتحليل لحوادث اختطاف الطائرات واهم الجرائم التي وقعت على اختطاف الطائرات وقد تم التطرق إلى قضية

لوكربي كونها كانت من الإحداث العالمية التي أخذت اهتمام دولي وإحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001.

إما في الفصل الثاني تناولت في من خلال مبحثين شرحا وافياً للاختصاص القانوني والقضائي الدولي والوطني في مكافحة جريمة اختطاف الطائرات وبينت ذلك من خلال مطلبين الأول الاختصاص القانوني والدولي في مكافحة جريمة اختطاف الطائرات ومن خلال فرعين الاختصاص القانوني الوطني والاختصاص القضائي الوطني والمطلب الثاني الاختصاص القانوني والقضائي الدولي في مكافحة جريمة اختطاف الطائرات ومن خلال فرعين الأول الاختصاص القانوني الدولي والثاني الاختصاص القضائي الدولي والمبحث الثاني الإجراءات الأمنية والتدابير الوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات, وما أثرها على المجتمع الدولي, وبينت في المطلب الأول الإجراءات الأمنية والتدابير الوقائية في مكافحة جريمة اختطاف الطائرات على الأرض وبينت في فرعين الإجراءات الأمنية على مستوى المطارات وعلى مستوى الطائرات وفي المطلب الثاني الإجراءات الأمنية والتدابير الوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات أثناء الطيران لمنع وقوع جريمة اختطاف الطائرات من خلال فرعين الأول استخدام حراس الجو والثاني حماية غرفة قائد الطائرة من الاختطاف, ثم خلصت هذه الدراسة إلى مجموعه من النتائج والتوصيات.

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة

المقدمة

تعد حركة النقل بكافة صورها: براً, وبحراً, وجواً سواء أكانت عامة أم خاصة, من المرتكزات الأساسية لتطوير الشعوب والمجتمعات ونموها, لذلك لابد من مكافحة الجرائم التي تقع على النقل بشتى صورها, التي تعد مصدر قلق يهدد سلامة حركة النقل, لذا عملت المنظمات الدولية والإقليمية والوطنية بإصدار قوانين لمكافحة الجرائم التي تقع على جميع وسائط النقل بكافة صورها .

وتعد جريمة اختطاف الطائرات من جرائم العصر الحديث التي لم تكن مألوفة من قبلُ وقد ظهرت نتيجة للتطور والتقدم في صناعة الطائرات التي أصبحت واحدة من أهم وأبرز وسائل النقل على الصعيد الوطني والدولي لاتساع الطائرات لمئات المسافرين والتحليق لساعات عديدة , فهذه الأسباب أدّت إلى وقوع أفعال تشكل جرائم وفقا للقانون الدولي والوطني من شانها أن تهدد سلامة وأمن الطائرات وتعرّض سلامة الركاب وأفراد الطاقم في الطائرة للخطر ومن هذه الأفعال السرقة أو القتل أو الابتزاز أو أي فعل غير مشروع على متن الطائرة.

وتسهم هذه الدراسة للمهتمين بموضوع جريمة اختطاف الطائرات في إضافة معرفة جديدة حول أهمية جريمة اختطاف الطائرات من حيث سرعة انتشار هذه الجريمة وأهم الاتفاقيات التي تم عقدها مثل شيكاغو1944م اتفاقية طوكيو1963م واتفاقية لاهاي 1970م اتفاقية مونتريال 1971م , وتبين هذه الدراسة ما لجريمة اختطاف الطائرات من خطورة في الاقتصاد والتجارة العالية والدولية, وعلى حركة الملاحة الجوية بالنسبة للمسافرين , ويعد موضوع جريمة اختطاف الطائرات من الموضوعات الحديثة, حيث كانت الكتب والمصادر التي تناولته قليلة , لذا واجهت صعوبة في الحصول على المراجع الخاصة في هذا الموضوع, ولم أجد الكثير من الدراسات التي تناولت الموضوع بصوره معمقة.

أهمية الدراسة

أن جريمة اختطاف الطائرات من الموضوعات المهمة التي تُبحث في العصر الحديث لما لها من أهمية على الصعيدين: العملي, والنظري, فمن الناحية العملية تبدو لنا من خلال تكاثر حوادث اختطاف الطائرات والمخاطر الناجمة عنهما والأهمية النظرية تتجلى فيما تثيره من مسائل قانونية لم يتم بعدُ وضع حلول قاطعة بشأنها ومتفق عليها في المجتمع الدولي , ومما دفعني إلى الكتابة في موضوع جريمة اختطاف الطائرات التهديدُ بأمن وسلامة الملاحة الجوية بشكل كبير سواء على الأرواح أو الممتلكات الخاصة أم العامة وهذا التهديدُ أدّى إلى وضع جريمة اختطاف الطائرات في حسابات الدول بشكل كبير, مما وضع جريمة اختطاف الطائرات في الأهمية القصوى في حسابات الدول ذلك إن تطور الطائرات واستخدامها يتطور يوم بعد آخر , مما يتطلب مواكبة هذه التطور بخطوات حثيثة .

إشكالية الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة في أن الموضوع يحتاج إلى تحديد وتعريف واضح لجريمة اختطاف الطائرات كون هذه الجريمة حديثة , وأن الفقه الدولي لم يضع لها تعريفا محدداً واضحاً, وأن الاتفاقيات الدولية جاءت غير واضحة في تحديد جريمة اختطاف الطائرات؛ وذلك بسبب تداخل هذه الجريمة بجرائم أخرى مشابهة مثل جريمة القرصنة البحرية التي تعتبر جريمة قديمة, ومع ذلك لم يجد لها تعريفا واضحاً ومحدداً لا في الفقه ولا في الاتفاقيات الدولية.

وعلى الرغم من اتخاذ الدول الإجراءات القانونية والمادية والعلمية للحد من خطف الطائرات وتدخل المنظمات الدولية , إلا أن تلك الإجراءات لم تحد من خطورة هذه الجريمة والدليل هو ارتفاع إحصائيات جريمة اختطاف الطائرات, وبعد أن تطور الأسطول الجوي, وأصبحت الطائرة

تستوعب المئات من الركاب , مما يؤكد خطورة هذه الجريمة التي تسبب الكثير من الخسائر البشرية التي تلحق بالأبرياء , مضافا إلى التكاليف التي يتطلب شراء الطائرة الواحدة.

ومن الثابت أن مسالة اختطاف الطائرات مرتبطةً أساساً بحركة الإرهاب الذي يتزايد يوما بعد يوم, وان القضاء على تلك المسألة يعني القضاء على جانب مهم من جوانب الإرهاب الذي يحتاج إلى تضافر جهود جميع الدول, وتوثيق العلاقات الدولية.

وإن الإجراءات التي تتخذها الدول في حماية الطائرات من الاختطاف أدت إلى مضايقة المسافرين بشكل كبير خصوصا بعد إحداث الحادي عشر من سبتمبر, مما يتطلب إجراءات ودراسات ميدانية توازن بين سلامة الطائرات من الاختطاف والإجراءات المتخذة بحق المسافرين.

محددات الدراسة:

تضمنت هذه الدراسة نطاق جريمة اختطاف الطائرات من حيثُ ما يأتي:

1) النطاق الزمني: فقد شملت دراسة هذا الموضوع من عام 1930 كأول جريمة اختطاف وهي حادثة الاختطاف ألبيرو ولم تظهر دراسات غيرها حتى وقتنا الحاضر الذي انتشرت فيه جريمة اختطاف الطائرات بشكل كبير.

2) النطاق الموضوعي: يرتبط النطاق الموضوعي بجسم الطائرات من الداخل ولا يتعلق بضرب الطائرة من الجو أو من الأرض, وجريمة الاختطاف ضمن هذا النطاق تتعلق بكل ما يحصل داخل الطائرة من حيث تغيير مسارها أو يجعلها في حالة التدمير أو إحداث أعطال في أجزاء الطائرة .

3) النطاق المكاني: يتضمن دراسة جريمة اختطاف الطائرات على المستوى الإقليمي والوطني من خلال الاتفاقيات والمؤتمرات المعقودة بين الدول لتحديد الاختصاص في جريمة اختطاف الطائرات .

4) نوع الطائرات: تتمحور هذه الدراسة حول الطائرات المدنية الخاصة بنقل الإفراد والبضائع ولا تشمل الطائرات الحربية .

منهجية الدراسة:

تم اعتماد عدة مناهج في إعداد هذه الرسالة ويمكن بيان أهمها:

1)المنهج الوصفي:من خلال وصف النصوص القانونية الدولية والوطنية التي عالجت موضوع جريمة اختطاف الطائرات.

2)المنهج التحليلي:أستُخدم في تحليل الأسس القانونية التي قام عليها تجريم أفعال جريمة اختطاف الطائرات على المستوى الدولي والوطني.

3)المنهج التطبيقي:عرض القضايا التطبيقية المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات مثل جريمة لوكريي 1988م وإحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001م.

خطة الدراسة:

جاءت الرسالةُ في فصلين يتّكون كل فصل منهما من مبحثين, إذ تضمن كل مبحث مجموعة من المطالب والفروع, وقد تناولتُ في الفصل الأول الحديث عن الطبيعة القانونية في جريمة اختطاف الطائرات وبيّنت في المبحث الأول النظام القانوني في تجريم اختطاف الطائرات في القانون الدولي وفي المبحث الثاني أركان وأسباب جريمة اختطاف الطائرات, وأما في الفصل الثاني فقد أخذتُ في الحديث في المبحث الأول عن الاختصاص القانوني والقضائي الدولي والوطني في جريمة اختطاف الطائرات , وفي المبحث الثاني الإجراءات الأمنية والتدابير الوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات, وقد أنهيت الدراسة بخاتمة أوردتُ فيها أهم الاستنتاجات

والتوصيات التي اسأل الله عز وجل أن يكون لها عظيم الأثر في التخفيف من جريمة اختطاف الطائرات.

الفصل الأول

الطبيعة القانونية لجريمة اختطاف الطائرات

بما أن جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم التي تمس حرية الملاحة الجوية, لأنها تشكل خطراً يهدد الملاحة الجوية الدولية , وإن هذه الجريمة لا تهدد دولة معينه وإنما تهدد المجتمع الدولي بأكمله, لذلك وضع القانون الدولي العام قواعد لمكافحة الجرائم ذات الصفة الدولية ودفعت الدول إلى التضامن والتعاون والتنسيق للحد منها,إن الطبيعة القانونية لجريمة اختطاف الطائرات تتطلب البحث في موضوع النظام القانوني لتجريم اختطاف الطائرات في القانون الدولي والتشريعات الوطنية وأركان جريمة اختطاف الطائرات, وهو ما أفردت له المبحثين الآتيين:

المبحث الأول:النظام القانوني لتجريم اختطاف الطائرات في القانون الدولي والتشريعات الوطنية.

المبحث الثاني:أركان وأسباب جريمة اختطاف الطائرات.

المبحث الأول

النظام القانوني لجريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

عند ارتكاب أحد أعمال الاختطاف تعود المسؤولية الجنائية بتطابق الفعل المرتكب مع النموذج المحدد له في النص ألتجريمي أي وجود قاعدة قانونية تجرم أعمال اختطاف الطائرات وارتكاب فعل يخالف القاعدة القانونية (لا جريمة دولية ولا عقوبة إلا بنص) وبناء على ذلك فقد تناولت في هذا المبحث النظام القانوني لتجريم اختطاف الطائرات والذي يتطلب دراسة الأساس القانوني في تجريم اختطاف الطائرات, ونطاق تجريم اختطاف الطائرات وهذا ما دفعني لأن ابحث في الموضوعين المذكورين وخصصت لهما المطلبين الآتيين :

المطلب الأول:الأساس القانوني لجريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي.

المطلب الثاني: نطاق تجريم اختطاف الطائرات في القانون الدولي.

المطلب الأول

الأساس القانوني لجريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

يقصد بالأساس القانوني لجريمة اختطاف الطائرات النصوص القانونية التي تعتمد في تحديد هذه الجريمة والآثار المترتبة على ارتكابها, وذلك أن أفعال التهديد والاحتجاز والاعتداء وغيرها من الأفعال التي تلحق الضرر بالأفراد والأموال في الفضاء الجوي, وتسبب هذه الظاهرة التي وتهدد أرواح المسافرين فضلا عن الطائرات أدت إلى ضرورة أن تتضافر الجهود لإيجاد قواعد قانونية تستجيب للحاجة الملحة لمكافحة هذه ظاهرة اختطاف الطائرات.

لقد اتفقت جميع الدول على تجريم جريمة اختطاف الطائرات كونها تعد من أخطر الجرائم في العصر الحديث, وكونها موجهة ضد سلامة الطيران المدني كما هو الحال في جريمة القرصنة البحرية, وبناءً على ذلك سأتناول العرف الدولي أساساً في تجريم اختطاف الطائرات ودور الاتفاقيات الدولية في تجريم اختطاف الطائرات وهو ما سأبحثه في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: أساس تجريم اختطاف الطائرات في العرف الدولي.

الفرع الثاني: دور الاتفاقيات الدولية في تجريم اختطاف الطائرات.

الفرع الأول

أساس تجريم اختطاف الطائرات في العرف الدولي

يعد العرف الدولي واحداً من أهم مصادر القانون الدولي في جميع أعمال القرصنة سواء البحرية أم الجوية أم غيرها , كان العرف الدولي من أولى مصادر القانون الدولي بصورة عامه([1]) والقانون الجوي بصورة خاصة , كون أنه حتى عهد قريب يعتبر المصدر الأساسي لقواعد القانون الدولي التقليدي , وما زال يلعب دوراً هاماً في تطوير قواعد القانون الدولي , فالعرف الدولي : هو مجموعه القواعد القانونية التي نشأت في المجتمع الدولي نتيجة اعتبار الدول الالتزام بها في تصرفاتها من غيرها في حالات معينه لشعورها بوجوب إتباعها بوصفها قواعد اكتسبت صفة الالتزام وعلى هذا الأساس جرم العنف الدولي أعمال القرصنة سواء البحرية أم الجوية ([2]) في إطار السلب والنهب والتهديد والرعب لفترات زمنية طويلة حتى وقتنا الحاضر. وتعد أعمال القرصنة الجوية أو البحرية جريمة دولية على أساس العرف حيث استمدت أول اتفاقية في باريس عام 1919م([3]) وتم توقيع الاتفاقية على نطاق واسع لتجريم أعمال القرصنة وجاءت اتفاقية جينيف لأعالي البحار عام 1928م([4]) من أحكام العرف الدولي السائد وهي التي بدأت بتجريم القرصنة البحرية والجوية وبعدها جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م(5) ثم تلتهما اتفاقية في الأعمال غير المشروعة منذ الملاحة البحرية والجوية وجرمت هذه الأعمال واعتبرتها جرائم دولية.

([1])د.عبد الكريم علوان(1997),**الوسيط في القانون الدولي العام,** دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان,ص113.

(2).عدس, د.عمر حسن(2007), **مبادئ القانون الدولي المعاصر**, مؤسسة الطوبجي للطباعة والنشر,القاهرة, ص 25.

(3)ابو هيف,د.علي صادق(1997),**قانون دولي عام** ,ط17,دار منشأة المعارف ,الإسكندرية,ص839.

(4).الشورابي,أ.د.محمد طلال(2003),**الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي**,أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية,ص181.

(1)جمعة, د. حازم حسين(1993), **قانون الدولي العام** , الناشر جامعة الزقازيق, القاهرة, ص 74 .

ويرى الباحث أن جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم الدولية التي يجب أن تأخذ حيزاً كبيراً من الرسالة لما لها من أهمية كبيرة في النقل الجوي سواء أكان خاص بالركاب أم الشحن بمختلف أنواعه , وإنني أؤيد أن يقوم المجتمع الدولي بعقد اتفاقيات تنظم وتكافح هذه الجريمة الجنائية الدولية التي يبدو لي أنها أصبحت مرتعاً خصباً للمنظمات الإرهابية التي أصبحت تستغل اختطاف الطائرات لتنفيذ عمليات إرهابية.

ولا أجانب الصواب إذا قلت: بان عدم مواكبة الاتفاقيات الدولية لموضوع اختطاف الطائرات منذ بداية ظهور الطائرات , أدى إلى استفحال هذه الجريمة بشكل كبير وربما يكمن السبب في أن أصحاب المصالح لا يرغبون في وضع قواعد قانونية تحد من تطور الطائرات , وإن الاتفاقيات الدولية جاءت متخلفة عن التطور الذي تشهده الطائرات وألان ننتقل إلى الحديث عن استخدام الطائرات في النقل الجوي .

أولا: استخدام الطائرات في النقل الجوي:

كان من أهم نتائج صناعة الطيران أن زاد التواصل بين أفراد المجتمع وكسر لحاجز المكان وحدود الزمان التي لم يكن يحلم الإنسان يوماً ما أن يتجاوزها , مم نتج عن ذلك من ازدهار التجارة الدولية والصناعية التي أدت إلى الانفتاح الاقتصادي, لذا كانت الطائرات المدنية أحد العوامل الرئيسية التي شكلت العالم اليوم الذي لم يهدأ, بل إن سمة الصراعات أصبحت الميزة الغالبة في العلاقات الدولية , وكان أمن الطائرات احد مجالات الصراع والمقايضة, لكن هذا الميدان امتدت إلية مخالب العمليات الإرهابية (1) ووصلت إليه نفوذ الدول الداعمة للإرهاب.

(1)د.حكيم غريب(2013),**السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحة الإرهاب الجوي**,ط1,دار الكتاب الحديث,القاهرة,ص453.

يعد تطور الطائرات السريع والمستمر ضرورة ملحة لإيجاد قواعد قانونية تتماشى مع تطورها وكان لتطور الطائرة لتصبح الوسيلة الرئيسية الأسرع في المواصلات ، أثره في خلق مشاكل دولية ، لا تستطيع دولة واحدة أن تتحمل عبء حلها, فالاحتياج إلى توفير الأمان، والانتظام للنقل الجوي، يتطلب بناء المطارات، وإقامة المساعدات الملاحية، وإنشاء محطات الرصد الجوي , كما أصبح توحيد طرق العمل الفني في الطيران الدولي، ذا أهمية أساسية ، حتى لا تحدث أخطاء نتيجة لعدم الخبرة ، أو سوء الفهم، فيما يتعلق بقواعد الجو أو بتنظيم حركة المرور الجوي ([1]) أو إجازات الطيران، أو تصميم المطارات أو أي تفاصيل أخرى لا يمكن حصرها، وتتوقف عليها سلامة الطيران.

وكانت أولى المحاولات للوصول إلى اتفاق دولي، هو ما قامت به تسعة عشر دولة أوروبية بعد سبع سنوات من أول عملية طيران، بطائرات أثقل من الهواء, ولكن هذه المحاولة لم تكلل بالنجاح , وكانت المحاولة الثانية في عام 1919م في مؤتمر فرساي للسلام ، بعد أن كانت الحرب العالمية الأولى قد ساعدت على تطوير الطائرة إلى وسيلة فعالة للنقل, وفى هذا المؤتمر وُضِع الميثاق العالمي للملاحة الجوية ، الذي اهتم أساساً بالتفاصيل الفنية للطيران الدولي.

والذي أنشأ منظمة تُسمى اللجنة العالمية للملاحة الجوية ايكاو(ICAO)([2]) وقد تكونت وفقاً لأحكام اتفاقية باريس، الموقعة في 13 أكتوبر 1919م , وكان الهدف من هذه المنظمة تشجيع تطور الملاحة الجوية , وكان الميثاق العالمي للملاحة الجوية محدوداً في طبيعته ، كما كان تنفيذه أيضاً ، في حدود ضيقة , ولم يكن هناك أي اتفاق ينظِّم الطيران التجاري، الأمر الذي

---

(2)tps://www.facebook.com/permalink.php?id=356757781101045&story update on 13/5/201

(1)اللجنة العالمية للملاحة الجوية, تكونت وفقاً لأحكام اتفاقية باريس، الموقعة في 13 أكتوبر 1919م.وتعنى بشؤون وامن الطيران.

حثّ على توقيع الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري ، الموقعة في هافانا في 28 فبراير 1928م، والتي في نطاقها أُنشئت اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية ، بموجب اجتماع ليما عام 1937م([1]) , لهذا لم تشرع الاتفاقيات الدولية في المعاقبة على الجريمة بنطاق واسع إلا في اتفاقية شيكاغو عام 1944م([2]).

ثانياً : دور العرف الدولي في جريمة اختطاف الطائرات.

تعد جريمة القرصنة البحرية من أقدم الجرائم الدولية ومن أكثرها تأثيراً على الصالح العام ، لذا عمل المجتمع الدولي على محاربتها حتى قل عددها في الوقت الحاضر، وترتكب هذه الجريمة أساساً في أعالي البحار على السفن ، وان أدى التطور الحالي في وسائل الاتصال ارتكابها ضد الطائرات حيث جرى العرف الدولي على تسمية القراصنة بلصوص البحار .

وبهذا المفهوم استمدت اتفاقية فينا لقانون البحار لسنة 1928 إذ عرفت المادة (101)([3]). فالعمل الإجرامي يتمثل في عمل غير قانوني من أعمال العنف, أو الاحتجاز, أو السلب والنهب، والمكان الذي تقع فيه الجريمة عنصرٌ رئيسي ([4])هنا فيجب إن يتم الفعل في أعالي البحار أو في أي مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

([1])الناصري,د.هيثم احمد حسن(1976),**خطف الطائرات**,المؤسسة العربية للدراسات والنشر,بيروت,ص41.

(3)https://www.facebook.com/permalink.php?id=356757781101045&story_fbid=3707906296977 60 update on 13/5/201

([3])المادة (101) اتفاقية قانون البحار لسنة 1928 وهي(أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لإغراض خاصة من قبل طاقم سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة).

([4])د.عصام العطية (1970), **القانون الدولي العام** ,ط1,المطبعة القانونية,بغداد, ص 284.

ويشترط في قيام الجريمة أن يتصل بالفاعل يجب أن يرتكب الفعل بسفينة خاصة , أو طائرة خاصة ، ولكن ليس من الضروري لقيام الجريمة أن يرتكبها طاقمها ضد السفن أو الطائرات الأخرى ، ومن الممكن أن يرتكبها الركاب ضد تلك السفن , أو الطائرات الأخرى ويمكن أن يرتكب الفعل ضد الأشخاص, أو الأموال في السفينة ذاتها([1]). والأصل أن السفن والطائرات أو تلك المملوكة للدولة ملكية عامة لا ترتكب القرصنة، ولكن إذا ما أتت تلك السفن نشاطاً إجرامياً فان ذلك يعني أن طاقمها قد تَمرّد وخرج عن الصفة الحكومية التي يتسم بها فإن الجريمة تقوم كما لو كان الفعل قد ارتكبته سفينة أو طائرة خاصة([2]) ويتصل العنصر الرابع بالمفعول فيه فلا بد أن يوجه النشاط الإجرامي ضد الأشخاص والأموال في السفينة ذاتها أو إلى السفن الأخر.

وينبغي القول إن العرف هو المصدر الذي يعد له أهمية كبيرة في حماية الطائرات من الاختطاف وإن وعدم وجود تشريع لقواعد قانونية دولية تنظيم هذه الجريمة , كون إن تطور الطائرات يسير بسرعة فائقة, وأن الدول لا ترغب بوضع قواعد قانونية لتحديد تطور العلوم الجوية الخاصة بالطيران وقد كان العرف الدولي الأساس الذي استمدت منة قواعد حماية الطائرات من الاختطاف .

---

(1)المادة(10) اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

(2)د.أمل يا زجي(2002), **الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن** , دار الفكر للنشر,دمشق, ص29 .

الفرع الثاني

دور المعاهدات الدولية في تجريم اختطاف الطائرات

تعد الاتفاقيات الدولية مصدراً من مصادر القانون الدولي, وهي بمثابة التشريع في النظام القانوني الدولي, ومن هنا جرمت اختطاف الطائرات استناداً إلى الاتفاقيات الدولية على النحو الأتي:

أولا:اتفاقية شيكاغو 1944.

لم يكن في السابق قواعد قانونية تحكم وقائع الإرهاب باستثناء مادة واحدة هي المادة(12) [1] من اتفاقية شيكاغو المبرمة عام 1944/4/17, وقد انبثقت عن الجهود الدولية إبرام اتفاقيات عديدة تختلف في ما بينها أحيانا إلا أنها كانت تهدف إلى مواجهة المشكلة التي عنيت الدول بمكافحتها بمعظم الوسائل وهي الوقاية من اختطاف الطائرات , كما وضعت اتفاقية شيكاغو سنة 1944 في مجال النقل الجوي العديد من المواد التي تم الاتفاق عليها لتسهيل وحماية أمن المطارات والطائرات ، وكان لنفاذ هذه الاتفاقية أثر كبير على الاتفاقيات الدولية، التي كانت قائمة قبلها، وأهمها اتفاقيتا: باريس وهافانا [2] لعدم قدرتها على وضع اتفاق جوي عالمي في ذلك الوقت, لذا شكلت اتفاقية شيكاغو([3])الإطار القانوني المنظم للعلاقات الجوية بين الدول بصفة تحافظ على مصالح كل الأطراف وكان هذا سبب عقد اتفاقية شيكاغو.

---

(1)المادة 12 من معاهدة شيكاغو سنة1944 تنص على أن" القواعد التي تطبق في الطيران فوق البحار العالية ستكون القواعد التي تقررها منظمة الطيران المدنية الدولية في كيفية الطيران وقيادة الطائرة" أن تدويل المجال الجوي في هذه المناطق يبقى مع ذلك ناقصاً ، ذلك لأن سلطة تنظيم هذه المنظمة محددة بالطائرات المدنية فقط ولا تشمل طائرات الدولة (الطائرات العسكرية والجمارك والشرطة) ، هذا من جهة ومن جهة أخرى فان الطائرات المتواجدة في المجال الجوي الدولي تبقى تحت سيطرة الدولة التي تريد الطائرة الاقتراب من مجالها الجوي وعليها أن تمتثل للتعليمات التي تتلقاها منها. انظر أ.د. معروف عمر كول(2013), **التنظيم القانوني للمجال الجوي ,** جامعة السليمانية,العدد الرابع من مجلة أقواس,ص53.

([2])اتفاقية باريس، الموقعة في 13 أكتوبر 1919م. وكان الهدف من هذه المنظمة، تشجيع تطور الملاحة الجوية. اتفاقية هافانا في 28 فبراير 1928م، والتي في نطاقها أُنشئت اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية، بموجب اجتماع ليما عام 1937م. .
.https://www.facebook.com/permalink.php?id=356757781101045&story_fbid=370790629697760

update on 13/5/20

([3])اتفاقية شيكاغو وجهت الدعوة من الرئيس الأمريكي، روزفلت، إلى الدول المحبة للسلام، للاشتراك في إقامة منظمة على المستوى الدولي، هدفها تطوير المبادئ والنواحي الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. وأرسلت الدعوة إلى 55 دولة، من دول الحلفاء والدول المحايدة، للاجتماع في شيكاغو، في نوفمبر عام 1944م.

وقد عرفت اتفاقية شيكاغو اختطاف الطائرات بالاستيلاء على الطائرة في أثناء تحليقها في الجو عن طريق اللجوء إلى التهديد المقنع باستخدام وسائل العنف وإجبار طاقمها على تغيير وجهة سيرها والتوجه نحو مطار آخر محايد أو صديق للمختطفين تمهيداً لعقد صفقه أو الحصول على تنازلات مقابل الإفراج عن المختطفين والطائرة وبالمفهوم الواسع يعتبر اختطاف الطائرات موجها ضد سلامة الطيران المدني وتشبه جريمة القرصنة([1]).

وقد حددت الاتفاقية أن يكون الاختطاف في الجو, ونجد أن هذا النص معيب من حيث أنه قد ترتكب جريمة اختطاف الطائرة وهي جاثمة في المطار, وبالتالي يجبر الخاطفون إجبار قائد الطائرة بالتوجه إلى جهة معينة.

ثانيا : جريمة اختطاف الطائرات في اتفاقية طوكيو 1963([2]) .

تعد اتفاقية طوكيو عام 1963 أول اتفاقيه دولية عالمية بعد اتفاقية شيكاغو عام 1944 التي تعنى بجريمة اختطاف الطائرات بصوره واضحة على المستوى العالمي , وتم المصادقة عليها بتاريخ 1986/12/25م وتهدف إلي توفير الحماية الأمنية للطائرة والأشخاص الذين على متنها من ركاب وطاقمي القيادة والضيافة والممتلكات التي عليها ، والحفاظ على النظام داخل الطائرة إثناء طيرانها في أعالي البحار أو في إي مجال جوي يتبع لأي دولة ([3]). وألزمت

https://www.facebook.com/permalink.php?id=356757781101045&story_fbid=370790629697760

updateon13/5/2013

([1])د.أسامة مصطفى إبراهيم (2003), **جريمة اختطاف الطائرات المدنية,** منشورات الحلبي الحقوقية, لبنان, ص16.

(1)اتفاقية طوكيو 1963, اتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 1963/9/14,جامعة الدول العربية ,مجلس الطيران المدني.

(2) http://camayemen.Com/content.php? lng=arabic&id=290. update14/8/2014.

الاتفاقية الدولة العضو باتخاذ كافة الوسائل الممكنة بإعادة السيطرة على الطائرة إلى قائدها المصرح له والسماح للركاب وطاقم الطائرة بمواصلة رحلتهم في اقرب وقت ممكن([1]).

وتتكون اتفاقية طوكيو من ست وعشرين مادة عالجت مادة واحدة منها فقط وهي المادة(11)([2]) مسالة اختطاف الطائرات والمواد الأخرى نصت على حقيقة الأمر على مبادئ تتعلق بالاختصاص القضائي والسيطرة على الطائرة.

يتضح من نص المادة (11) الوارد ذكره آنفا , أنه لم يتضمن تجريما خاصا وإنما أعطى للدولة المتعاقدة أن تتخذ ما يناسبها من إجراءات لإعادة السيطرة لقائد الطائرة وشروط تطبيق هذه الاتفاقية أربعة وهم([3]):

1. أن يكون الفعل غير مشروع أي يكون الاستيلاء والتدخل في سير الطائرة من دون سبب قانوني.
2. استخدام القوة أو التهديد وتشمل كل الوسائل المادية أو المعنوية والتي من شأنها الاستيلاء على الطائرة، ومن ثم يمكن تصور وقوع اختطاف طائرة عن طريق الخديعة.
3. وقوع الفعل والطائرة في حالة طيران وتعتبر الطائرة في حالة طيران طبقا لأحكام هذه الاتفاقية منذ لحظة التشغيل حتى هبوطها.

---

(3)الناصري,د.هيثم احمد حسن(1976), **خطف الطائرات**, مرجع سابق, ص50.

(4)تفاقية طوكيو نص المادة11 منها (أنه في حالة ارتكاب شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد من أجل القيام بإحدى الأعمال الغير مشروعة التي تعد تدخلا في استعمال الطائرة والاستيلاء عليها، فعلى الدولة المتعاقدة اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة واللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة وإعادتها لقائدها الشرعي •

(1)د. يحيي أحمد ألبنا(1994),**الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران**, توزيع دار الفكر العربي,ص5.

4.وقوع الفعل على متن الطائرة.

وأن يكون الغرض هو السيطرة على الطائرة والتحكم فيها محاولة ارتكاب الأفعال السابقة أو الشروع فيها غير أن هذه الاتفاقية شابها قصور ، إذ أنها مستبعدة التطبيق أذا ما وقع الاعتداء من خارج الطائرة , تطبق إحكام هذه الاتفاقية على المخالفات التي ترتكب على متن طائرة وتعرض سلامة الراكب والطائرة للخطر, وتبرز أهمية هذه الاتفاقية في كونها وضعت الإطار القانوني للتعامل مع الجرائم الأمنية التي تقع على الطائرة في إثناء فترة الطيران .

فالأصل في الاختصاص القضائي إن يكون معقودا لدولة تسجيل الطائرة ولكن لأي دولة عضو الحق في فرض نظامها الجنائي متى توفرت احد الأسباب التي أقرتها الاتفاقية(1).

المادة الثالثة من الاتفاقية أشارت إلى أن تختص دوله تسجيل الطائرة (2)بمباشرة الاختصاص القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة(3).

---

(1) د. صلاح الدين جمال الدين , **إرهاب الطائرات وقضية لوكربي** , مرجع سابق ,ص (74) .

(2)اتفاقية طوكيو نص المادة(3)تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة,على كل دولة متعاقدة باعتبارها دولة التسجيل أن تقوم باتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية ولازمة لتأسيس اختصاصها، بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها , لا تستبعد هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي تجرى مباشرته، طبقاً لأحكام القانون الوطني.

http://camayemen.com/content.php?lng=arabic&id=290. update14/8/2014 1986/12/25

(3) د . كمال أنور محمد(1965), **تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان**, رسالة دكتوراه حقوق, القاهرة, ص (132).

هذه المادة أسبقت الاختصاص للدولة التي وقعت الجريمة في إقليمها الجوي في حالات محدده حصراً وإن كانت من الاتساع بمكان ووضعت شروط فيها وهي: أن يكون للجريمة أثر على إقليم الدولة([1]).

(1) أن تكون الجريمة تتكيف من أحد رعاياها أو أحد الأشخاص المقيمين على إقليمها أقامه دائمة.

(2) إذا كانت الجريمة تضر بأمن الدولة ([2]).

(3)إذا كانت مباشرة الاختصاص يقتضيه التزام دولي التزمت فيه الدولة طبقاً لاتفاقية دولية مقدرة الأطراف وهذه الاتفاقية لم توحد الاختصاص للجرائم التي تقع على الطائرات , واتسمت الاتفاقية بمسلك سلبي فيما يخص الالتزامات التي تقع على عاتق الدولة في شأن جميع الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات بما في ذلك جريمة اختطاف الطائرات التي قررت الاتفاقية ماده

---

(4)إقليم ألدوله: هو البقعة المحددة من الأرض التي يستقر عليها الشعب ويمارس نشاطه فوقها بشكل دائم ومستقر. وتوافر الإقليم يعتبر شرط ضروري لوجود الدولة، لأنه المجال الذي يمكنها من فرض سلطتها على من فيه، وهو تأكيد لاستقلالها اتجاه الدول الأخرى، كما أنه عامل ضروري لاستقرار ودوام الجماعة، وهو الذي يساعد على بلورة الضمير الاجتماعي الذي يجتمع حوله الأفراد، ودون وجود الإقليم لا يمكن أن تقوم الدولة. اليابسة الإقليم الأرضي, الإقليم المائي المياه الإقليمية, الإقليم الجوي المجال الجوي.

http://www.site.iugaza.edu.ps/bboshnaq/file update 21/8/2014.

(1) أمن الدولة:هو قدرة الدولة على حماية قيمها الداخلية من أية تهديدات بصرف النظر عن شكل هذا التهديد ومصدره أن الأمن القومي حالة من الاستقرار تتمتع بها الدولة والنظام الحاكم، بحيث يمكن تحقيق النمو والتطور والبقاء لهذه الدولة. بينما نجد أن غياب الأمن يؤدي إلى تهديد بقاء الدولة وكيانها السياسي .

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=341216195938622&id=241279025932340update 24 April 2012

واحده فقط وهي المادة (11) من الاتفاقية في الدولة التي يوجد المتهم في إقليمها أن تنفذ تدابير احترازية تمهيداً لمحاكمته جنائيا أو تسليمه أو إبعاده وهذه التدابير تتلخص بما يأتي :

(1)توقيف المتهم احتياطاً للدولة التي هبطت الطائرة فوق أراضيها توقيف المتهم احتياطاً لضمان بقائه في إقليمها إذا رأت هذه الدولة أن الظروف تقتضي ذلك وهذا ما أشارت إليه الفقرة (2) من المادة (13) من الاتفاقية وقد تكتفي باستجوابه وإطلاق سراحه إذا تأكدت من عدم ثبوت التهمه .

(2) قيام الدولة المذكورة بإجراء تحقيق فوري بغية التثبت من وقوع الحادث .

(3) محاكمة المتهم جنائياً وفقاً لأحكام التشريعات الوطنية (1)لدولة الهبوط .

وهذا ما ذهب إليه الفقه أن هذه الاتفاقية قد توسعت في مفهوم الاختطاف الجنائي فسمحت لدولة الهبوط بممارسة مع كون أن الجريمة لم تقع أو تحدث في إقليمها الجوي.

وان الاتفاقية (2)لم تورد نص على عقوبات معينه ولم تنص على حد أدنى أو أعلى للعقوبة وجعلت الأمر متروك للسلطة التقديرية للدولة التي تحكمه .

يلاحظ على هذه الاتفاقية أنها تركت تحديد العقوبة للقوانين الوطنية من دون تحديد الحد الأدنى لها هذا قد يساعد في ازدياد تلك الجريمة عن طريق تغير مسار الطائرة (3)إلى دولة لا تتسم تشريعاتها الجنائية بالشدة.

ويرى الباحث أن جريمة اختطاف الطائرات في هذه الاتفاقية تحدد العقوبة على أساس القانون الوطني, مما يجعل كل دولة تستأثر في تطبيق قانونها وعدم السماح للقانون الأجنبي أو

---

(2). د.أسامة مصطفى إبراهيم, **جريمة اختطاف الطائرات المدنية**, المرجع السابق, ص (66).

(1)د.محمدالمجذوب(1976),**خطف الطائرات في الممارسةوالقانون**,مطبعةالجيلاوي,القاهرة,معهد البحوث والدراسات,ص(129).

(2) ألحديثي,أ.د عبدا لعزيز شعبان(2002),**أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي**,جامعة ديالي,بغداد, ص(17) .

الدولي أن يطبّق ,وانأ لا أؤيد ذلك إذ يجب أن يكون هناك قواعد قانونية دولية تتفق الدول على تطبيقها وبصورة خاصة إذا تضمنت الجريمة عنصر دوليا.

ثالثا: اتفاقية لاهاي (1970)(1).

المنعقدة بتاريخ(12) ديسمبر (1970) والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ(14) أكتوبر (1971)، والمتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة والتي تستهدف الاستيلاء على الطائرات وتغير مسارها وبعد أن ظهر عجز اتفاقية طوكيو سنة (1963) عن قمع حوادث اختطاف الطائرات, واصلت المنظمة الدولية للطيران المدني(ICAO) جهودها في هذا السبيل وذلك؛ بسبب ازدياد عمليات اختطاف الطائرات وحثت الدول على الانضمام لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في اتفاقية طوكيو (1963) بإيجاد التزام دولي يعالج مسألة العقوبة , وظهر هذا القصور في ازدياد معدلات اختطاف الطائرات وقد حاولت الاتفاقية معالجة هذا الخلل، فنصت المادة الأولى منها على جريمة خطف الطائرات "أنه يكون مسؤولا جنائيا من كان على متن مركبة جوية في حالة طيران وقام بالاستيلاء عليها بطريقة غير مشروعة بالعنف أو بالتهديد أو أستعمل أي شكل أخر من أشكال الإكراه على هذه الطائرة أو بالاشتراك مع من يرتكبها والشروع في ذلك ، وبهذا لقد جرمت هذه الاتفاقية الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والتي بها يمكننا استخراج أركانها والتي هي كما يأتي:

(1)وقوع الفعل دون نص قانون.

(2)استعمال العنف أو التهديد أو أي شكل من أشكال الإكراه الأخرى من أجل الاستيلاء على الطائرة، ويسوى الإكراه المادي أو المعنوي أن يرتكب الفعل على متن مركبة جوية ، فلقد

---

(3)اتفاقية لاهاي , (16) كانون الأول , ديسمبر (1970),اتفاقية قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات,جامعة الدول العربية ,مجلس الطيران المدني الدولي.

استخدمت اتفاقية لاهاي مصطلح جديد غير مصطلح الطائرة الذي نصت عليه اتفاقية شيكاغو وهو مركبة جوية وبذلك يمكن أن يكون محلا للجريمة المناطيد والطائرات الشراعية غير أنه يستثنى منها الطائرات الحربية ، ويشترط أن يرتكب الفعل الإجرامي على متنها، ومن ثمة فالأفعال التي ترتكب من مكان آخر ضد المركبة الجوية لا تخضع للاتفاقية.

(2)أن يقع الفعل في المركبة في حالة طيران، ولقد حددت الفقرة الأولى من المادة الثالثة([1])منها ، معنى حالة الطيران والتي تبدأ من لحظة إغلاق الأبواب من أجل الإقلاع إلى غاية فتحها عند نزول الركاب أو تفريغ الحمولة , الركن المعنوي وهو القصد العام ([2])المتمثل في العلم والإرادة فيجب أن تنصرف إرادة الجاني إلى إحداث السلوك الإجرامي ،وقصد خاص يتمثل في نية الاستيلاء على المركبة.

(3) وكان مسألة العقوبة موضوع مناقشة في مؤتمر لاهاي وطالبت بعض الدول بتشديد العقوبة وتشبيه جريمة اختطاف الطائرات بجرائم الاعتداء على الحياة كجريمة إبادة الجنس البشري وكان أهم ما توصلت إليه الدول في الاتفاقية تشديد العقوبة حسب ما نصت المادة الرابعة([3]).

لذا تجيز المادة الرابعة تسليم المجرمين السياسيين فالدولة ملزمة بإلقاء القبض على الخاطف ومحاكمته حسب قوانينها الداخلية(4).

---

(1)اتفاقية لاهاي (1971) نصت علية المادة (2) لأغراض هذه الاتفاقية، تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت ابتداء من اللحظة التي تغلق فيها كل أبوابها الخارجية عقب الركوب حتى اللحظة التي تفتح فيها أيا من هذه الأبواب لغرض النزول. وفي حالة الهبوط الاضطراري يعتبر الطيران مستمراً إلى إن تتسلم السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات اللذين على ظهرها.

(2) د. محمد أبو الفتح الغنام (1991),**الإرهاب وتشريعات المكافحة في الدول الديمقراطية**,دار النشر والثقافة,القاهرة, ص294.

([3])اتفاقية لاهاي (1971) نصت علية المادة (4) من اتفاقية لاهاي :نتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقب عليها بعقوبات مشددة الدولة في حال عدم رغبتها في محاكمته فعليها تسليمه وفقاً للقواعد التسليم التي يحددها التشريع الوطني والتي تنص عليها معاهدات التسليم التي تكون دولة الهبوط طرفاً فيها واتفاقيات التسليم الدولية .

([4]).د.أسامة مصطفى إبراهيم , **خطف الطائرات** , المرجع السابق , ص(66).

ويلاحظ على العقوبات المشددة الواردة في نص المادة (4)([1]) من اتفاقية لاهاي أنها لم تحدد أي وصف لها وترك أمر تقديرها للتشريعات الوطنية فقد يرى مشرع في الدولة ما أن مده اربع سنوات سجن عقوبة رادعه بينما يرى مشرع آخر أن عقوبة الإعدام هي المناسبة لهذه الجريمة الخطيرة إن هذا التباين الذي قد يحدث من شأنه أن يشجع جرائم اختطاف الطائرات بحيث يغير الخاطف مسار الطائرة المختطفة إلى دولة لا تعاقب على مثل هذه الجريمة بعقوبات رادعه(2) وتعد هذه الاتفاقية خطوة هامة في طريق مكافحة خطف الطائرات ومعاقبة مرتكبيها، حيث أكدت على فكرة الاختصاص العالمي لمكافحة مختطفي الطائرات.

تحدد التشريعات الوطنية حدا ادني واعلي للعقوبة , فعلى القاضي أن يفرض حد للعقوبة ؛ السبب في ذلك لأنها جريمة تؤدي إلى قتل الأبرياء والإضرار بالأموال . وكونه لا توجد محكمة دولية تعاقب على جرائم الخاصة باختطاف الطائرات إلا بعد عام (1998) بإنشاء محكمة الجنايات الدولية وبدأت بمباشرة إعمالها عام (2002)م وإنها لا تتدخل إلا إذا كانت الدولة طرفا أو بأمر من مجلس الأمن تباشر المحكمة إجراءاتها القانونية.

([1])اتفاقية لاهاي 1971 نصت علية المادة (4) تتخذ كل دولة متعاقدة الإجراءات التي قد تكون ضرورية لتقرير اختصاصها في الجرم وأي فعل آخر من أفعال العنف ضد المسافرين أو الملاحين مرتكب من قبل المجرم المزعوم بما له علاقة بالجرم، في الحالات التالية:

(آ) عندما يكون الجرم مرتكباً على ظهر طائرة مسجلة في تلك الدولة.

(ب) عندما تهبط الطائرة المرتكب على ظهرها الجرم في إقليمها ويكون المجرم المزعوم ما زال على ظهرها.

(جـ)عندما يرتكب الجرم على ظهر طائرة مؤجرة بدون ملاحين إلى مستأجر يكون المكان الرئيسي لعمله أو تكون إقامته الدائمة، إن لم يكن له مكان رئيس للعمل، في تلك الدولة. تتخذ كذلك كل دولة متعاقدة الإجراءات التي قد تكون ضرورية لتقرير اختصاصها في الجرم وفي حالة كون المجرم المزعوم موجوداً في إقليمها وكونها لا تسلمه.

([2])ألحديثي,عبدا لعزيز شعبان,**إحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي** ,مرجع سابق, ص(17).

ويرى الباحث أنه يجب إن تكون الدول ملزمة بتطبيق الاتفاقية, وان يكون هناك قواعد ملزمه لجميع الأطراف من خلال عقوبات محددة تصادق عليها الاتفاقية باتفاق جميع الدول, وذلك من اجل القضاء على جريمة اختطاف الطائرات أو على الأقل الحد منها.

رابعا : اتفاقية مونتريال(1971)[1] .

اتفاقية مونتريال التي وقعت في1971/9/2 لسلامة الطيران المدني, من اجل كبح الأعمال غير المشروعة ضد أمن الطيران المدني وإن الدول الأطراف في هذا الميثاق إيماناً منها بأن الأعمال غير المشروعة ضد أمن الطيران المدني تهدد سلامة الأشخاص والممتلكات وتؤثر بشكل خطير في سير العمليات الجوية ، وتزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني واقتناعاً منها بأن حدوث مثل هذه الأعمال يشكل هاجساً مهماً, وإيماناً منها بأنه من أجل ردع مثل هذه الأعمال ، فإن هناك حاجة ماسة إلى توفير التدابير[2]. أصبح اختطاف الطائرات سلاحا تستعمله في كثير من الأحيان جبهات التحرير والمنظمات السياسية لتحقيق إغراضها وخدمة قضاياها السياسية [3] , وقد اتسم اختطاف الطائرات في السنوات الأخيرة بالعنف عدا ذلك عن قتل وإصابة عدد كبير من الأشخاص يدخل فيهم ركاب الطائرات وملاحوها والمختطفون ورجال الأمن الذين يتواجدون في المطارات وكان معظم الحالات يتم فيها الاستجابة لمطلب المختطفين السياسية ,كالإفراج عن المعتقلين السياسيين أو الفدائيين[4].

---

(2)اتفاقية مونتريال تاريخ (23)/سبتمبر /(1971),فمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني,جامعة الدول العربية ,مجلس الطيران الدولي.

([3]).د صلاح الدين جمال الدين(1998), **إرهاب الطائرات وقضية لوكريي**, كلية الشريعة والقانون, ص(52).

(1)قامت المنظمات الفلسطينية اختطاف طائرة العال الإسرائيلية إلى الجزائر في شهر تموز (1968).انظر الناصري,د.هيثم احمد حسن(1976),**خطف الطائرات** ,مرجع سابق,ص(68).

(2) د.صلاح الدين جمال الدين(1998), **إرهاب الطائرات ومشكلة لوكريي**, مرجع سابق, ص(51).

لم تخرج هذه الاتفاقية عن الأفكار والمبادئ التي وردت في اتفاقية لاهاي (1970) فيما يتعلق بتاريخ الاختصاص الدولي لمعاقبة المتهم بالفعل غير المشروع تجاه الطائرة أو ركابها وقررت ما أخذت به اتفاقية لاهاي (1970) وأعطت المادة الثالثة منها سلطة الدولة المتعاقدة على تقدير العقوبة مع اشتراط تشديدها .

نتيجة لذلك أخذت الدول تشعر بوجود حالة ملحة إلى تنظيم قانوني دولي لقمع مختلف أعمال التدخل غير القانوني الموجة ضد سلامة الطيران المدني, لذا سارعت الدول إلى التوقيع على اتفاقية لاهاي(1970)م بعد أشهر, على العكس من اتفاقية طوكيو(1963)م التي لم تصبح نافذة إلا بعد ست سنوات من التوقيع عليها(1).

وعرَفت اتفاقية مونتريال لسنة (1971) جريمة الأفعال غير القانونية ضد سلامة الطيران المدني على الوجه الأتي(2):

يعد كذلك مرتكباً الجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين(3):

(أ) أن يشرع في ارتكاب إي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

(ب) أن يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم.

---

(3) الناصري,د.هيثم احمد حسن(1976), **خطف الطائرات**, مرجع سابق, ص(71).

(4)المادة الأولى ,اتفاقية مونتريال(1971).دخلت حيز التنفيذ 26/كانون الثاني (1973)وعدد الدول التي أنظمت إليها 23دولة حتى نهاية (1973)طبقا لإحصاءات المنظمة الدولية للطيران المدني.

(1) المادة الثانية اتفاقية مونتريال(1971)يعد مرتكبا الجريمة أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية:(أ) إن يقوم بعمل من إعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران، إذا كان هذا العمل من شأنه إن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.(ب) إن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر.(جـ) أن يقوم بأي وسيلة كانت ، بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة، أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو أن يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر. (د) إن يدمر أو إن يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو إن يتدخل في تشغيلها، إذا كان من شأن إي من هذه الأفعال احتمال تعريض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر.(هـ) أن يقوم بالإبلاغ عن معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر.

سارت اتفاقية مونتريال لسنة (1971)من حيث العموم على نفس مخطط اتفاقية لاهاي لسنة (1970),لكنها توسعت في منع الاختصاص القضائي في شان الجرائم التي نصت عليها الاتفاقية حسب المادة الثالثة ([1])طبقاً لأهداف هذا الميثاق التي تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب وحتى لحظة فتح هذه الأبواب بغرض النزول, وفي حالات الهبوط الاضطراري ، تعتبر الرحلة مستمرة إلى أن تتولى السلطات المختصة مسؤولية الطائرة ومسؤولية الركاب والممتلكات فيها وتعتبر الطائرة في حالة خدمة منذ بداية استعدادات ما قبل الطيران التي يقوم بها طاقم الصيانة الأرضي أو طاقم الطائرة في أية رحلة معينة وحتى انقضاء أربع وعشرون ساعة بعد أي هبوط , وتمتد فترة الخدمة على أيه حال لتشمل طول المدة التي تكون فيها الطائرة في رحلة طيران كما هو معرف في فقرة(1)من هذه المادة. وأيضا المادة الثالثة([2])(كل دولة طرف في هذا الميثاق تتعهد بأن تجعل الجرائم المذكورة في المادة (1)([3])أعمالاً تستحق أقصى العقوبات .مثل السجن خمسة إلى عشرة سنوات أو الإعدام إذا كان يوجد فيها قتل أبرياء.

واتبعت اتفاقية مونتريال فيما يتعلق بكيفية تسوية المنازعات التي قد تنشا بين الدول المتعاقدة في شان في تفسير الاتفاقية أو تطبيقها نفس الأحكام التي أخذت بها اتفاقية لاهاي , فقضت

---

(2)المادة الثالثة,اتفاقية مونتريال لسنة(1971)م. فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية:
(أ) تعتبر الطائرة في حالة طيران في إي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح إي من هذه الأبواب من اجل نزول الركاب، وفي حالة الهبوط الاضطراري، يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال
(ب)تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة قبل الطيران بواسطة عمل الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على إي هبوط للطائرة، وعلى إي حال، تمتد فترو الخدمة طوال كل المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في الفقرة (أ) من هذه المادة.
(1)المادة الثالثة ,اتفاقية مونتريال لسنة(1971)م, (تتعهد كل دولة متعاقدة بتشديد العقوبات على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى).

(2) http://ihab-ebid.blogspot.com/2012/11/1971.html update on,08.2012

المادة الرابعة عشر بالتحكيم عند فشل المفاوضات مع إمكان الرجوع إلى محكمة العدل الدولية والاعتراف بحق الدولة المتعاقدة في إبداء أي تحفظات في شان النصوص عند قيامها بالتصديق([1]).

وقد جاءت الاتفاقية في (16) ماده وحرر في مونتريال في ثلاث نسخ أصلية كتب كل منها في أربعة نصوص أصلية بالإنجليزية والفرنسية والروسية والأسبانية.

ويرى الباحث أن اتفاقية مونتريال (1971) على مستوى عالمي تناولت جريمة الأفعال غير القانونية ضد سلامة الطيران المدني, واني أؤيد ما جاء فيها مع بعض التحفظات الخاصة بسيادة الدولة , كما إن هذه الاتفاقية لم تضف أي شي جديد فجات بنفس المبادئ التي أخذت بها اتفاقية لاهاي.

---

(3)الناصري,د.هيثم احمد حسن(1976),**خطف الطائرات** ,مرجع سابق,ص(75).

المطلب الثاني

نطاق تجريم اختطاف الطائرات في القانون الدولي

تبين لنا من المطلب السابق أن أساس تجريم اختطاف الطائرات تكمن في بيان نطاق التطبيق ألتجريمي لجريمة اختطاف الطائرات على المستوى الدولي من خلال القرارات الصادرة من الأمم المتحدة المتعلقة بمكافحة الإرهاب وجريمة اختطاف الطائرات وقد حاولت الولايات المتحدة توظيف مكافحة الإرهاب بعد إحداث الحادي عشر من سبتمبر الإرهابية بالتأثير على الأمم المتحدة بإصدار ثلاثة قرارات خطيرة غيرت مجرى السياسة الدولية في ما يتعلق بالإرهاب ومدى التعاون الدولي في محاربة الإرهاب وخطف الطائرات وسنبين ذلك في الفروع الآتية:

الفرع الأول: دور مجلس الأمن في الحد من جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الثاني:التعاون الدولي والاتفاقيات الدولية في مكافحة الإرهاب وجريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الأول

دور مجلس الأمن في الحد من جريمة اختطاف الطائرات

بالرغم من أن ميثاق الأمم المتحدة نص على حماية السلم والأمن الدوليين ونص في الفصل السابع من الميثاق على استخدام القوة لمنع ما يهدد السلم والأمن الدوليين, ومنح حق الدفاع الشرعي للدولة التي تتعرض للعدوان , إلا انه لم ينص بصورة صريحة على مكافحة الإرهاب وبشكل خاص على اختطاف الطائرات. لهذا فقد حاول مجلس الأمن سد هذا النقص فاصدر القرارات حول استخدام اختطاف الطائرات لارتكاب أعمال إرهابية.

وهذه القرارات على الرغم من صدورها من مجلس الأمن ألا أنها جاءت نتيجة استخدام الطائرات في ضرب برجي التجارة العالمية , ولم تهدف إلى وضع نظام عالمي لمكافحة الإرهاب في العالم ,وبمجرد انتهاء الخطر على الولايات المتحدة الأمريكية أهملت هذه القرارات ولم يعد لها مجال للتطبيق , بل على العكس من ذلك فقد نرى إن الولايات المتحدة هي التي تدعم المنظمات الإرهابية كما هو الحال في سوريا والعراق.

أولاً: قرار المجلس رقم (1368) (2001) الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته(4370), المعقودة في (12) أيلول سبتمبر(2001)م.

صدر القرار في اليوم الثاني لوقوع الهجمات الإرهابية في الولايات المتحدة الأمريكية, إذ أدان القرار الهجمات الإرهابية المروعة التي وقعت في (11)/أيلول/ سبتمبر في نيويورك, وواشنطن, وبنسلفانيا واعتبرها تهديدا للسلام والأمن الدوليين. وأعرب عن تعاطفه وتعازيه لأسر الضحايا ولشعب الولايات المتحدة الأمريكية. ودعا جميع الدول إلى العمل معا من أجل تقديم مرتكبي هذه الهجمات الإرهابية ومنظميها ورعاتها إلى العدالة, كما أهاب القرار بالمجتمع الدولي إن يضاعف جهوده من اجل منع الإعمال الإرهابية وقمعها وأعرب عن استعداده لانجاز كافة الخطوات اللازمة للرد على الهجمات الإرهابية[1]. وإذ يسلم بالحق الأصيل الفردي أو الجماعي للدفاع عن النفس وفقا للميثاق وقد تضمن : قرار المجلس رقم (1368) العديد من المسائل القانونية ونناقش في هذه الفقرات:

(1)جريمة اختطاف الطائرات اعتبرت من الهجمات الإرهابية.

ألفقره الأولى من القرار(2) أدانت الهجمات الإرهابية التي وقعت في (11) من سبتمبر مما أدى إلى التأثير الأمريكي على مجلس الأمن مما أدى به إلى أن يعتبر العديد من الحالات

---

(1) قرار مجلس الأمن جلسة مجلس الامن(12)،رقم(4370)ايلول /سبتمبر 2001.

(2)الفقرة الأولى من القرار رقم 1368يدين بصورة قاطعة وبأقوى العبارات الهجمات الإرهابية المروعة التي وقعت في 11 أيلول / سبتمبر 2001 في نيويورك وواشنطن العاصمة وبنسلفانيا , ويعتبر هذه الأعمال تهديدا للسلام والأمن الدوليين , شأنها شأن أي عمل إرهابي دولي.

تشكل تهديدا للأمن والسلم الدوليين(1) طالما المصلحة الأمريكية تحتاج إلى ذلك لاسيما بعد أن دخل موضوع الإرهاب ودعم الإرهاب ضمن الموضوعات التي تشكل تهديدا للأمن والسلم بحيث أدى الضغط الأمريكي من التأثير على التكيف الجديد الذي أخذ به مجلس الأمن بخصوص أحداث أيلول حيث مدد مفهوم تهديد السلم والأمن ليشمل الاعتداءات التي يرتكبها أفراد عاديون على الأراضي الأمريكية.

ويعد صدور قرار مجلس الأمن المرقم 1368 الذي منح الولايات المتحدة الأمريكية المرجعية والشرعية للرد العسكري قامت مستغلة هذا القانون الدولي في الهجوم على أفغانستان والعراق رغم كون ذلك خرقا لقواعد القانون الدولي وقامت بترحيل العديد من الأشخاص تحت هذا الغطاء إلى سجن(غوانتانامو) وهذا انتهاك صارخ للقانون الدولي الإنساني(2)لاسيما من دون أن تنسب إليهم جرائم محددة أو أن تقوم بمقاضاتهم أمام محاكم دولية خاصة.

إن الولايات المتحدة الأمريكية قامت بالعديد من أعمال العدوان والتدخلات العسكرية في كثير من دول العالم تحت ذريعة التدخل بحجة الإرهاب كالذي حصل في العراق وأفغانستان حيث رفضت محكمة العدل الدولية فكرة التدخل العسكري والحجج الأمريكية وأوضحت المحكمة أن استخدام القوة ليس أسلوبا مناسبا لضمان احترام حقوق الإنسان من قبل الدول بداية ، فليس هناك تناسب بين استخدام القوة وبين العمل من أجل ضمان احترام الحقوق الأساسية للدول

---

(1)يقصد بالسلم الدولي منع الحروب بين التي من شانها إن تؤدي إلى حروب عالمية,الأمن الدولي لم يرد تعريف من الجمعية العامة ولا مجلس الأمن في قراراته ويعرفه الأستاذ الدكتور سهيل الفتلاوي بالاستقرار والأمان دون استخدام القوة المسلحة انظر الفتلاوي,ا.د سهيل حسين(2014),**تسوية المنازعات الدولية**,الذاكرة للنشر التوزيع,بغداد,ص334.

(2)د.محمد مصطفى يونس(1992)، **النظرية العامة لعدم التدخل في شؤون الدولة دراسة فقهية وتطبيقية في ضوء مبادئ القانون الدولي المعاصر**،دار النهضة العربية، القاهره,ص16.

الأخرى ، وعادة ما يؤدي استخدام القوة حتى لو كان لأغراض إنسانية إلى أضرار واسعة بحقوق الإنسان في الدولة المتدخل فيها(1).

أن السلوك الأمريكي هذا طرح عدة علامات استفهام حول أسس وحدود الشرعية والتجاوز فيه قد صدر عن مجلس الأمن بموجب القرار (1368) الذي أعطى الشرعية للرد العسكري الأمريكي.

ويتعرف ضمنا أن هذا النوع من التدخل هو للدفاع الشرعي(2)عن النفس لقرار الأمم المتحدة رقم (1368)والحقيقة هي لا وجود لشروط العدوان المسلح بمفهوم القرار حتى أن قرار الجمعية العامة لتعريف العدوان لم يعط تعريفا محددا إلى أن أصدر قرارا (1373) يبين فيه أن انعدام الأساس القانوني لوصف تلك الهجمات الإرهابية(اختطاف الطائرات) حرب حقيقة أو اعتبارها عدوانا وصفا لتعريف العدوان المسلح(3) يجيز فيه الدفاع الشرعي لذلك فمن الخطأ النظر إلى الحرب الأمريكية على أفغانستان مجرد حرب انتقامية من اجل القضاء على الإرهاب بل إن الهدف الأساسي منها هو تكريس الدور القيادي العالمي للولايات المتحدة الأمريكية وفرض

([1])د.محمد خليل موسى(2004)، **استخدام القوة في القانون الدولي المعاصر**، دار وائل للنشر, عمّان,،ص28.

(1)المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة عرفت حق الدفاع الشرعي بنص اتفاقي دولي حيث نصت "ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعي للدول فرادى أو جماعات في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء الأمم المتحدة، وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلام والأمن الدوليين", انظر الفتلاوي,ا.د سهيل حسين(2014),تسوية المنازعات الدولية,الذاكرة للنشر التوزيع,بغداد,ص330.

([3])أوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة في نهاية جلستها العامة رقم2319 المعقودة بتاريخ 14 ديسمبر 1974 بإقرار نص تعريف العدوان الذي وضعته واعتمده اللجنة الخاصة بتعريف العدوان والمنشأة عملا بالقرار 2330 (22) للجمعية العامة بتاريخ 18 ديسمبر 1967 كما أنها وجهت نظر مجلس الأمن إلى تعريف العدوان وأوصت بمراعاة هذا التعريف كدليل يهتدي به حين البت في أمر وجود عمل من أعمال العدوان وقد جاء في النص تعريفا للعدوان ما يلي: في المادة 1العدوان هو استعمال القوة المسلحة من قبل دولة ما ضد سيادة دولة أخرى أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى تتنافى مع ميثاق الأمم المتحدة، وفقا لنص هذا التعريف.

هيمنتها على مناطق جديدة في مناطق مهمة من العالم وهذا يشكل انتهاكا لمبادئ الشرعية الدولية .

كما يدعو جميع الدول إلى العمل معا بصفة عاجلة من أجل تقديم مرتكبي هذه الهجمات الإرهابية ومنظميها ورعاتها إلى العدالة , ويشدد على أن أولئك المسئولين عن مساعدة أو دعم أو إيواء مرتكبي هذه الأعمال ومنظميها ورعاتها سيتحملون مسؤوليتها. ويهيب بالمجتمع الدولي أن يضاعف جهوده من أجل منع الأعمال الإرهابية وقمعها بما في ذلك عن طريق زيادة التعاون والتنفيذ التام للاتفاقيات الدولية لمكافحة الإرهاب قرارات مجلس الأمن ذات الصلة لا سميا القرار 1269 (1999) ويعرب عن استعداده لاتخاذ كافه الخطوات اللازمة للرد على الهجمات الإرهابية التي وقعت في 11ايلول سبتمبر 2001مكافحت الإرهاب بجميع أشكاله ،وفقا لمسؤولياته بموجب ميثاق الأمم المتحدة ويقرر أن يبقى المسالة قيد نظره.

(2) جريمة اختطاف الطائرات تهدد للسلم والأمن الدوليين:

يقصد بالسلم الدولي منع الحروب بين التي من شانها إن تؤدي إلى حروب عالمية والأمن الدولي لم يرد تعريف من الجمعية العامة ولا مجلس الأمن ويعرف بالاستقرار والأمان ([1])دون استخدام القوة المسلح ,وإن مجلس الأمن، في قراريه 1269 (1999)م وقراره 1368 (2001)م وإذ يأكد إدانته الكاملة للهجمات الإرهابية التي وقعت في نيويورك وواشنطن وبنسلفانيا في الحادي عشر من سبتمبر، وإذ يعرب عن تصميمه على منع جميع هذه الإعمال، وإذا يعيد كذلك تأكيد إن هذه الإعمال شأنها في ذلك شأن إي عمل إرهابي دولي ، تشكل تهديدا للسلام والأمن الدوليين إي اعتبرت جريمة اختطاف الطائرات من الإعمال الإرهابية، وإذ يعيد تأكيد الحق

(1) الفتلاوي,أ.د.سهيل حسين(2014),**تسوية المنازعات الدولية**,مرجع سابق,ص334.

الراسخ للفرد أو الجماعة في الدفاع عن النفس، كما هو معترف به في ميثاق الأمم المتحدة وكما هو مؤكد في القرار 1368 (2001) ، وإذ يعيد تأكيد ضرورة التصدي ، بجميع الوسائل، وفقا لميثاق الأمم المتحدة، للتهديدات التي توجهها الإعمال الإرهابية للسلام والأمن الدوليين ، وإذ يعرب عن بالغ القلق إزاء تزايد الإعمال الإرهابية بدافع من التعصب أو التطرف، في مناطق مختلفة من العالم، يهين بجميع الدول العمل معا على نحو عاجل على منع الأعمال الإرهابية والقضاء عليها، بما في ذلك من خلال التعاون المتزايد والتنفيذ الكامل للاتفاقيات الدولة ذات الصلة بالإرهاب لا سيما اختطاف الطائرات، وإذ يسلم بضرورة إكمال التعاون الدولي بتدابير إضافية تتخذها الدول لمنع وقف تمويل إي إعمال إرهابية أو الإعداد لها ، في أراضيها بجميع الوسائل القانونية، وإذ يعيد تأكيد المبدأ الذي أرسته الجمعية العامة في إعلانها الصادر في أكتوبر عام 1970القرار 2625 ، وكرر تأكيده مجلس الأمن في قراره 1189 (1998)، ومفاده انه من واجب كل دولة عضو وأن تمتنع عن تنظيم أي أعمال إرهابية في دولة أخرى أو التحريض عليها أو المساعدة أو المشاركة فيها أو قبول أنشطة منظمة في أراضيها بهدف ارتكاب تلك الإعمال([1])، وإذ يتصرف بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة.

ثانياً: القرار رقم1373الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته 4385،المعقودة في28 أيلول/سبتمبر 2001.

بعد أحداث 2001/9/11 جريمة اختطاف الطائرات اتخذ مجلس الأمن الدولي قراره 1373 بتاريخ 2001/9/22 والذي يفوق بأهميته وشموله جميع ما اتخذ من قرارات دولية وما وقّع من معاهدات بشأن الإرهاب حتى تاريخه ,أقول ذلك بالدرجة الأولى, لأن القرار اتخذ

([1])الفتلاوي,أ.د.سهيل حسين(2014),**تسوية المنازعات الدولية**,مرجع سابق,ص335.

بموجب الفصل السابع ([1])من شرعة الأمم المتحدة، وذلك يعني أن له قوة إلزامية بالنسبة لجميع الدول.بعد شجب الهجوم على نيويورك وواشنطن في الحادي عشر من أيلول، يؤكد المجلس في حيثيات قراره بأن هذا الهجوم يشكّل إرهابًا دوليًا وتهديدًا للسلم والأمن الدوليين من دون أن يعرّف ما هو الإرهاب الدولي، وكذلك يؤكّد المجلس في حيثيات قراره أن على جميع الدول الامتناع عن التنظيم والتحريض والمساعدة والاشتراك بأعمال إرهابية في دولة أخرى، ويؤكد على حقوق الدول في اللجوء إلى حق الدفاع عن النفس المعترف به في القانون الدولي([2])والمنصوص عليه في المادة 51 من شرعة الأمم المتحدة.

اللافت في قرار مجلس الأمن الذي سبق الحديث عنه أنه وإن كان لا يعرّف الإرهاب الدولي إلا أنه يلزم الدول بموجبات تتعلق فقط بسلوك الأفراد والهيئات والشبكات وليس الدول التي تقوم بأعمال إرهابية، ولو لم يحصر القرار واجب الدول بسلوك الأفراد والهيئات والشبكات الإرهابية لكانت الدول التي تساعد "إسرائيل" بالمال والسلاح فيما يشكل أعمالاً إرهابية تقع تحت أحكام قرار مجلس الأمن الدولي بجدر بنا الاستطراد قليلاً حول تداعيات القرار الدولي.

ويرى الباحث أن عدم شمول جميع الدول بهذه القرارات وعدم استثناء حركات التحرر الوطني وبغياب تعريف للإرهاب متفق عليه، كان من الطبيعي أن يخلق القرار صعوبات لدى تطبيق أحكامه , خصوصًا إذا بقي النفوذ الصهيوني يلعب دورًا مهمًا في توجيه سياسة وسلوك

([1])يعد ميثاق الأمم المتحدة معاهدة دولية تمت صياغة أحكامها من قبل ممثلين لإحدى وخمسين دولة ما بين 25 نيسان و 26 حزيران ,1945. و تم التوقيع على نص هذه المعاهدة من قبل ممثلي الدول ضمن احتفال رسمي في مدينة سان فرانسيسكو الأميركية و يتألف الميثاق من 19 فصلا و 111 مادة. الفصل السابع، ، يتألف من 13 مادة. نص الفصل السابع فيما يتخذ من الأعمال في حالات تهديد السلم والإخلال به ووقوع العدوان.انظر الفتلاوي,أ.د.سهيل حسين(2014),**تسوية المنازعات الدولية**,مرجع سابق,ص333.

([2])الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة المادة **51**(ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات، في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء "الأمم المتحدة" وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولي، والتدابير التي اتخذها الأعضاء استعمالاً لحق الدفاع عن النفس تبلغ إلى المجلس فورا، ولا تؤثر تلك التدابير بأي حال فيما للمجلس – بمقتضى سلطته ومسؤولياته المستمرة من أحكام هذا الميثاق – من الحق في أن يتخذ في أي وقت ما يرى ضرورة لاتخاذه من الأعمال لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه).

الولايات المتحدة الأميركية في الشرق الأوسط(1). فإذا رضخت الولايات المتحدة للمشيئة الإسرائيلية في مطالبة دول عربية باتخاذ إجراءات تجاه أشخاص وهيئات تريد إسرائيل اعتبارها إرهابية وتراها الدول العربية وسواها حركات تحرير، فلن يكون من السهل النزول عند مشيئة الولايات المتحدة, وسوف يبدو أن تنفيذ قرارات مجلس الأمن الدولي رهن بما تفرضه الولايات المتحدة من ضغوط خدمة للإرادة الإسرائيلية وإن لم يثبت أن لهؤلاء الأشخاص والحركات علاقة بتنظيم القاعدة وما حصل في نيويورك وواشنطن، أو أنهم ينوون القيام بأعمال إرهابية ضد الأمريكيين, وللعالم بأسره مصلحة في القضاء على الإرهاب بجميع أشكاله ومهما كانت أهدافه وأيا كان فاعلوه ، فحماية المدنيين واجب على كل حكومة في جميع الدول، وانتشار الإرهاب كممارسة لبلوغ أهداف سياسية يقوّض أسس الحياة الاجتماعية المنظمة لدى جميع الشعوب، إذًا لجميع الدول وكل المجتمعات مصلحة وواجب في العمل الحثيث للقضاء على الإرهاب واستئصال أسبابه ومبرراته ولكن العمل الدؤوب والتنسيق بين الدول يقضي بأن يكون لدى الجميع تصور مشترك لماهية الأعمال التي يجب منعها وتقدير مشترك لعدم شرعية مبرراتها(2),روعة القانون وواجب طاعته والإقرار بسيادته يكمن في شموله وكونه لا يفرق بين قوي وضعيف، غني و فقير، حاكم ومحكوم، إن لجهة مضمونه أو حالات تطبيقه، ويفقد القانون هيبته وإلزامية طاعته عندما يكون في مضمونه أو كيفية تطبيقه منحازًا لا يراعي مبدأ المساواة بين الجميع في كل الأحوال.

---

(2) الأستاذ علي عبادي(2008), **الإرهاب في القانون الدولي,** المنشور على الموقع تاريخ 2008/12/12. http://www.al-najaf.org/resalah/12/03_kanoun.htm

(2)د.أحمد محمد رفعت(1987)، **الفوارق القانونية بين الكفاح المسلح المرتبط بحق تقرير المصير والإرهاب لدولي**، أبحاث المؤتمر السادس عشر لاتحاد المحامين العرب، الجزء الثاني، مطابع القبس، الكويت، ، ص547.

وفي غياب أداة دولية لتنفيذ قرارات مجلس الأمن مستقلة عن إرادة الدول الأعضاء تلعب الدول القوية دورًا هامًا إنْ لجهة مضمون قرارات مجلس الأمن أو طريقة تطبيقها، وبعد تفكك الاتحاد السوفيتي وبقاء الولايات المتحدة الأميركية القوة العظمى الوحيدة تلعب هذه الأخيرة دورًا أساسيًا في رسم وتطبيق القواعد التي ترعى علاقات الدول في ما بينها والتي يفترض بأنها تعبر عن إرادة الدول ومصالحها([1]).

لذلك من المهم جدًا في تفسير وتطبيق قرار مجلس الأمن رقم 1373 وسواه من الإجراءات الملزمة في الإطار الدولي أن تلجأ الدول الكبرى وفي طليعتها الولايات المتحدة الأمريكية ([2])على التزام المساواة بالنسبة لكل من يرتكب أعمالاً إرهابية أكان دولة أم تنظيمًا أم حركةَ تحرير وبأن تعتمد سلوكًا ينم عن فهم عميق للدوافع وراء إرهاب وشروط النجاح في القضاء عليه.

ويرى الباحث إن قرار 1373الصادر من مجلس الأمن بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر جاء تأييدا للدول الكبرى ولا سيما الولايات المتحدة بإعطائها الضوء الأخضر بمحاربة الإرهاب بأي وقت وأي مكان في العالم بحجة الدفاع عن النفس.

ثالثا:قرار مجلس الأمن رقم 1441 تاريخ 2002/11/8.

وهو مشروع صاغته الولايات المتحدة الأمريكية يسمح(باستعمال القوه اتوماتيكيا من دون الرجوع إلى مجلس الأمن تحت ذريعة عدم احترام العراق لالتزاماتها, وأمام الاعتراض الفرنسي والروسي تم بنهاية المطاف تبني القرار 1441 الذي ينص يأمر العراق بقبول عوده المفتشين والتصريح بغضون ثلاثين يوم بعناصر برامجه بخصوص تطوير الأسلحة الكيماوية والبيولوجية

([1]) د.خليل حسين(2011), **مكافحة الإرهاب الدولي الاتفاقيات والقرارات الدولية والإقليمية**, منشورات الحلبي الحقوقية .ص15.

([2])د.داوود خير الله(2001)، **تعريف الإرهاب وشرعية وسائل القضاء عليه**، جريدة السفير اللبنانية، 2001/11/15, العدد 9056.

والنووية)([1]). إن الولايات المتحدة لم تنتظر صدور القرار أو حصول إخلال من قبل العراق بالتزاماته أو تفويض مجلس الأمن باستعمال القوه , لتبدأ الاستعدادات العسكرية والدبلوماسية على نطاق واسع , كل ذلك يؤكد إن الولايات المتحدة سائرة في طريق الحرب وقلب نظام صدام حسين وهكذا حصل ما إرادته أمريكا , إن التدخل بالعراق أعطى لتنظيم القاعدة فرصه كبيره لأقامه قاعدة صلبه للعمليات في الباكستان وغرب العراق ولطالبان في أفغانستان(2).كما أن قرار 1373 هو أخطر قرار تصدره الأمم المتحدة وقد أعطى الحق ليس فقط للولايات المتحدة الأمريكية وإنما للأعضاء الدائمين في مجلس الأمن الدولي بحق شن حرب أستباقية, والحرب الاستباقية لا أصل ولا أساس لها في القانون الدولي المعاصر ولا في ميثاق الأمم المتحدة(3),وصدور هذا القرار يتعارض مع ميثاق الأمم المتحدة والذي يقر حق الدفاع عن النفس بموجب المادة 51.

---

(1)قرار مجلس الأمن رقم 1441 تاريخ 2002/11/8.

(2).د.حسب الله يحيى(2010), **ثقافة الإرهاب والعولمة**,مطابع دار الشؤون الثقافية,بغداد,ص150.

([3]).د.حكيم غريب,**السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحه الإرهاب الجوي**,المرجع السابق, ص 428.

الفرع الثاني

التعاون الدولي والاتفاقيات الدولية في مكافحة الإرهاب و جريمة اختطاف الطائرات

تعتبر جريمة اختطاف الطائرات كما ذُكر سابقا جريمة خطيرة تمس القانون الدولي,بسبب تنوع آثارها السلبية وارتباطها بجرائم أخرى عديدة ,كالخطف والسلب والقتل وغيرها, فقد بات من الضروري تضافر الجهود الدولية والإقليمية والوطنية للحد من ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات والقبض على مرتكبيها ومحاكمتهم .

أدرج الإرهاب على جدول الإعمال الدولية منذ عام 1934م,عندما اتخذت عصبة الأمم المتحدة في أول خطوة لتجريم الإرهاب ,لمناقشتها مشروع اتفاقية منع الإرهاب إلا أن الاتفاقية لم تدخل في حيز التنفيذ وقد وضعت الأسرة الدولية ثلاثة عشر صكاً قانونيا عالميا لمنع العمليات الإرهابية ,وفي سنة 2005م م أحدثت إلاسرة الدولية تحت إشراف هيئة الأمم المتحدة العديد من الاتفاقيات بخصوص منع الإرهاب ,وقيام بعض الدول ببروتوكولات خاصة بحماية اختطاف الطائرات والقرصنة البحرية ومن هذه البروتوكولات 2005 قمع الإعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة الموجودة على الجرف القاري وبرتوكول الملاحة البحرية وإستراتيجية الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب لسنة 2006م([1]).

وقد تمت إضافة اثنين من الصكوك القانونية في عام 2010 بشأن اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير

([1]).حكيم غريب,السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحه الإرهاب الجوي,مرجع سابق, ص 432.

المشروع على الطائرات لعام 2010 ([1])وتجرّم هذه المعاهدات مزيد من أفعال استخدام الطائرات المدنية كسلاح، واستخدام المواد الخطرة لمهاجمة الطائرات أو أهداف أخرى على الأرض, حيث يصبح النقل غير القانوني للأسلحة النووية البيولوجية والكيميائية والمواد المرتبطة بها جريمة يعاقب عليها بموجب المعاهدات, وعلاوة على ذلك، لن يكون لقائدي ومنظمي الهجمات ضد الطائرات والمطارات أي ملاذ آمن, وسيعتبر أيضا أي تهديد موجها ضد الطيران المدني مسؤولية جنائية([2]).

وفيما يلي موجز للاتفاقيات والبروتوكولات الرئيسية السبعة التي تتناول اختطاف الطائرات([3]).

(1)اتفاقية عام 1963 الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات بشأن أمن الطيران تنطبق على الأعمال التي تهدّد أمن الطيران؛تأذن لقائد الطائرة بفرض تدابير معقولة لحماية أمن الطائرة، منها تقييد حركة أيّ شخص يرى قائد الطائرة أنه ارتكب أو بصدد ارتكاب عمل يهدّد ذلك الأمن؛ تقضي بأن تقبض الدول المتعاقدة على المجرمين وأن تعيد إلى قائد الطائرة الشرعي سيطرته عليها([4]).

(2)اتفاقية سنة 1970 لمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بشأن اختطاف الطائرات تجرّم قيام أيّ شخص على متن رحلة جوية بـ"الاستيلاء غير المشروع على تلك الطائرة بواسطة العنف أو التهديد باستخدام العنف أو أيّ شكل آخر من أشكال التخويف، والسيطرة عليها"، أو محاولة ارتكاب تلك الأعمال؛تقضي بأن تجعل الدول الأطراف اختطاف الطائرات جريمة يعاقب

([1])حكيم غريب,السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحه الإرهاب الجوي,مرجع سابق, ص433.

([1]) http://www.un.org/ar/terrorism/instruments.shtml,update on 2014

([3])حكيم غريب,**السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحه الإرهاب الجوي**,مرجع سابق, ص436.

([4])اتفاقية بشأن أمن الطيران تنطبق على الأعمال التي تهدّد أمن الطيران انظر الصاوي .د محمد منصور(1984),**إحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية**,دار المطبوعات والنشر,الإسكندرية,ص146.

القانون عليها بعقوبات قاسية؛تقضي بأن تقبض الدول المتعاقدة على المجرمين وأن تسلمهم أو تقدمهم إلى القضاء وتقضي بأن تساعد الدول بعضها بعضا في سياق سير القضايا الجنائية المقدمة في إطار الاتفاقية(1).

(3)اتفاقية سنة 1971 لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني" اتفاقية مونتريال" بشأن أعمال التخريب الموجهة ضد الطيران، مثل الهجمات بالقنابل خلال الرحلات الجوية تجرّم قيام أيّ شخص بقصد وبشكل غير مشروع بفعل عنيف ضد شخص آخر على متن طائرة في الجو، إذا كان من المرجح أن يهدّد ذلك الفعل سلامة الطائرة؛ أو وضع جهاز تفجيري على متن طائرة؛ أو محاولة القيام بذلك؛ أو الاشتراك مع شخص يقوم بأفعال من ذلك النوع أو يحاول القيام بها؛ تقضي بأن تعتبر الدول الأطراف في الاتفاقية تلك الأفعال جرائم يفرض القانون على مرتكبيها "عقوبات قاسية"؛ تقضي بأن تقبض الدول المتعاقدة على المجرمين وأن تسلمهم أو تقدّمهم إلى القضاء(2).

(4)بروتوكول سنة 1988 المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي،التكميلي لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني يوسع ويكمّل اتفاقية مونتريال بشأن السلامة الجوية بروتوكول المطار يوسّع نطاق

---

(1) اتفاقية سنة 1970 لمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بشأن اختطاف الطائرات انظر د محمد الحسين مصلحي(1992),**اختصاصات سلطات الأمن الوطني في ضوء إحكام القانون الدولي** .المدرية العامة لكلية الملك فهد الأمنية ,الرياض,ص52.

(2) اتفاقية سنة 1971 لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني د محمد المجذوب ,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص125.

أحكام اتفاقية مونتريال [1]ليشمل الأعمال الإرهابية في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي.

(5)البروتوكول عام 2001 المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات كمل اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات من خلال توسيع نطاقها؛ لتشمل أشكالا مختلفة من اختطاف الطائرات ، بما في ذلك من خلال الوسائل التكنولوجية الحديثة؛ يتضمن أحكام اتفاقية بكين المتعلقة بالتهديد أو التآمر على ارتكاب جريمة من الجرائم[2].

(6)الإعمال البحرية الإرهابية على متن السفن تضع نظاماً قانونياً ينطبق على الأعمال الموجّهة ضد الملاحة البحرية الدولية شبيه بالنظام الذي وُضع للطيران المدني الدولي؛ تجرّم قيام شخص باحتجاز سفينة والسيطرة عليها بشكل غير مشروع ، أو التهديد، أو الترهيب، أو القيام بأعمال عنف ضد شخص على متن سفينة، إذا كان من المرجح أن يهدّد ذلك العمل سلامة ملاحة السفينة ؛ أو وضع أجهزة أو مواد تفجيرية على متن سفينة ؛ أو أيّ أعمال أخرى تهدّد سلامة السفن.

(7)بروتوكول سنة 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية يجرّم استخدام السفن كأجهزة للقيام بأعمال إرهابية ؛ يجرّم استخدام السفن لنقل مختلف المواد مع العلم بغرض استخدامها للتسبب في الموت أو في إصابات بالغة أو في أضرار فادحة، أو التهديد باستخدامها لتلك الأغراض؛يجرّم استخدام السفن لنقل أشخاص ارتكبوا أعمالاً

([1])بروتوكول سنة 1988 المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي date on 2014 http://www.un.org/ar/terrorism/instruments.shtml,up

([2])البروتوكول عام 2001 المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات كمل اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائراتdate on 2014 http://www.un.org/ar/terrorism/instruments.shtml,up

إرهابية؛يضع إجراءات تحكم تفتيش سفينة يُشتبه في ارتكابها جريمة في إطار بروتوكول سنة 2005 للبروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجّهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري يكيّف التغييرات التي أُدخلت على اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ([1])الموجّهة ضد سلامة الملاحة البحرية، وفق سياق المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري.

إنّ الإرهاب سواء الذي يستهدف المصالح الدولية , كجرائم الاعتداء على الأشخاص المتمتعين بالحماية الدولية , أم الذي يرتكب ضد سلامة الطيران وغيرها تستلزم تعاون الدول من أجل مواجهتها ومعاقبة مرتكبيها من خلال تنسيق الجهود وتضافرها كإجراءات وقائية في المطارات([2])والمنشات الحساسة من أجل القبض عليهم وتقديمهم إلى الدالة ومحاكمتهم.

وبالرغم من التشريعات العارمة دوليا في مجال مكافحة الإرهاب, إلا أن هذه الجهود الدولية أخفقت في وضع عقوبات دولية على ممارسة الدول للإرهاب ورعايته , أو الوصول إلى استحداث أداة قانونية تركز على القاعدة العريضة ممثلة في منظمة الأمم المتحدة , والابتعاد عن معيار ازدواجية التعامل مع الدول التي ترعى الإرهاب ويبقى السؤال مطروحاً حول مسؤولية الدول التي ترعى قادة الإرهاب عن الإضرار المترتبة عن أفعالهم الإرهابية ([3]).

ويرى الباحث في هذا الموضع أنّه بالرغم من القرارات والاتفاقيات المعنية التي ذكرتها سابقا في رسالتي والمتمحورة حول مكافحة الإرهاب وخاصةً ما يتعلق بجريمة اختطاف الطائرات, لم

([1])بروتوكول سنة 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية يجرّم استخدام السفن كأجهزة للقيام بأعمال إرهابيةhttp://www.un.org/ar/terrorism/instruments.shtml,up date on 2014

([2]) د.هيثم احمد حسن ,**خطف الطائرات** ,مرجع سابق,ص76.

([3]) د.حكيم غريب,**السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحه الإرهاب الجوي**,مرجع سابق, ص 439.

تجد مجالاً مناسبا وإطارا قانونيا دوليا للتطبيق بفعل عدة عوامل أهمها العوامل السياسية ؛ لذلك لابد من البحث عن آليات قانونية ذات قوة في التنفيذ تضمن تطبيق القرارات والاتفاقيات الدولية الخاصة بمكافحة الإرهاب واختطاف الطائرات.

المبحث الثاني

أركان وأسباب جريمة اختطاف الطائرات

شهد العالم في الفترة الأخيرة انتشار الجرائم الواقعة على الطائرات كونها وسيلة ضرورية ومهمة من وسائل النقل وخاصة بعد التطور الصناعي والتكنولوجي وتطورهما, ولا سيما أن جريمة اختطاف الطائرات من جرائم العصر الحديث والتي ظهرت نتيجة التطور والتقدم في صناعة الطائرات والتي أصبحت أهم وأبرز وسائل النقل وذلك لسهولتها وتوفير الوقت على المسافرين وتعتبر جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم الخطرة لأنها تقع على الطائر والمسافرين سواء كان في الجو أم في المطارات وكونها تهدد سلامته وأمن الطائرات والمطارات وتكون دائما عرضه للخطر, الضرورة تقتضي تأمين طرق النقل الجوي لأنها من الجوانب الهامة والضرورية بالوقت الحالي التي يعتمد عليها الإنسان في حياته لها,

ولإيضاح جريمة اختطاف الطائرات ومدلولاتها سأتناول في هذا المبحث شرحا وافياً لأركان والأسباب والدوافع المرتبطة بجريمة اختطاف كونها من موضوعات الساعة ولها أهمية على الصعيدين العلمي والنظري, وذلك لازدياد عدد حوادث اختطاف الطائرات والمخاطر الناجمة عن عمليات الاختطاف وتتجلى هذه بما تثيره من مسائل قانونية لم يتم وضع حلول لها بشكل قاطع, وبناء علية سأتناول في هذا المبحث المطلبين التاليين:

المطلب الأول:أركان جريمة اختطاف الطائرات والتميز بينها وبين جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الثاني: أسباب ودوافع اختطاف الطائرات.

المطلب الأول

أركان جريمة اختطاف الطائرات والتمييز بينها وبين جريمة القرصنة البحرية

استمدت أحكام جريمة اختطاف الطائرات من جرائم القرصنة البحرية غير أن طبيعة جريمة اختطاف الطائرات بدأت تنفرد بأحكام خاصة , ولا بد لنا من دراسة أركان جريمة اختطاف الطائرات والتي تتمثل بتوافر العناصر والشروط التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية بخصوص هذه الجريمة ومدى توافر أركانها مع النصوص , ويكون بالإمكان تطبيق التدابير المنصوص عليها والتمييز بينها وبين جريمة القرصنة البحرية وسنبحث في هذا المطلب ما يأتي:

الفرع الأول: أركان جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الثاني: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات

الفرع الأول

أركان جريمة اختطاف الطائرات

تتمثل بتوافر العناصر والشروط التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية وهي تختلف عن الجرائم الأخرى كونها ذات طابع دولي.

أولا: الركن الشرعي.

الركن الشرعي هو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي سواء أكان فعلا أم امتناعا ولتحقيق هذه الصفة يقتضي خضوع السلوك لنص تجريم وعدم خضوع لسبب إباحة([1]), وقد نصت كل من الاتفاقيات التي ذات الصلة بجريمة اختطاف الطائرات مثل اتفاقية طوكيو1963,واتفاقية لاهاي 1970 واتفاقية مونتريال 1971 والكثير من لاتفاقيات على أهمية الأساس القانوني للفعل المرتكب وقد ذكرت معظم الاتفاقيات بأنها الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وهذا ما نصت علية اتفاقية لاهاي سنة ([2])1971 يكون مسئولا جنائيا من كان على متن الطائرة بطريقة غير مشروعة.

ويتحقق عنصر الاستيلاء إذا صدر من شخص ليس له سلطة إصدارا أوامر أو صفة تحكم في الطائرة أو فرض رقابته عليها بحيث يرمي إلى سلب القيادة من قائدها الأصلي , فإذا قام أحد الركاب بسحب مسدسه وهدد بإطلاق النار على قائدها طالبا منة الذهاب بالطائرة إلى

([1])الناصري .د هيثم احمد ,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص13.

([2])د.احمد محمد رفعت والدكتور صالح بكر الطيار(1998), **الإرهاب الدولي**, مركز الدراسات العربي الأوربي .بيروت, ص86.

الجهة التي حددها ذلك الراكب اعتبر ذلك حاله من حالات الاستعمال غير المشروع [1]للقوة وممارسة غير شرعية للسيطرة على الطائرة وتعتبر جريمة اختطاف الطائرة.

وهناك حالات لا تعتبر جريمة اختطاف الطائرة ولا يستند على أساس قانوني ومثال ذلك لا يعتبر قيام احد إفراد الأمن بالتدخل في حال قيام احد الإفراد باختطاف الطائرة مهما استعمل من قوة لإعادة السيطرة عليها ,كما لا يعتبر اختطاف للطائرة رفض قائد الطائرة الانصياع للأوامر[2]الصادرة من قبل رئيسة بتسليم الطائرة إلى مساعده وقام بتغير وجهتها لأنه لا يستند على أساس قانوني ولكن تكون المعاقبة على تلك الأفعال وفقا للقانون الداخلي.

ثانيا:الركن المادي:الركن المادي للجريمة هو استخدام السلوك الإجرامي للجاني أو الخاطف[3]وحصول نتيجة الضارة لهذا السلوك المكونة اعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون وتوفر العلاقة السببية بين السلوك والنتيجة الحاصلة.

ويقسم الركن المادي في جريمة اختطاف الطائرات كالآتي:

(1) استعمال القوة أو التهديد باستخدامها.

يعد استعمال القوه والعنف في اختطاف الطائرة من خلال ممارسة ضد قائد الطائرة حتى يذعن للخاطف في تغيير مسارها إلى الجهة التي يراد الوصول إليها كما إن مفهوم العنف يشمل القوة المادية وسائر وسائل التهديد و الإكراه المعنوي وهذا ما نصت علية المادة واحد من اتفاقية لاهاي إذ جاء فيها(الاستيلاء بطريقة غير مشروعة بالعنف باستعمال أي شكل آخر من أشكال

([1]) د.إمام حسنين عطا الله(2004),**الإرهاب,والبنيان القانوني للجريمة**, دار المطبوعات والنشر الجامعية,الإسكندرية,ص816.

([2])د.عبدا لكريم درويش(1989),**الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والسفن**,بحث مقدم الى كلية الدراسات العليا,مركز بحوث الشرطة,الإسكندرية.ص49.

([3]) د.علي حسين الخلف1982,**المبادئ العامة في قانون العقوبات**,مطبعة وزارة التعليم العالي,بغداد,ص13.

الإكراه على هذه الطائرات أو ممارسة الرقابة عليها([1]), ويكون التهديد باستعمال القوة هو الغالب في ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات فالمختطف إما يشهر سلاحه كمسدس أو سكين أو ريموت كنترول أو قنبلة أو أي وسيلة من الوسائل الأخرى, يهدد بة قائد الطائرة أو مساعده أو احد الركاب أو قد يهدد بنسف الطائرة ؛ ذلك لإكراه قائد الطائرة على تنفيذ طلبة لتحويل مسار الطائرة إلى مكان معين وهذا ما أكدته المادة الأولى([2])من اتفاقية لاهاي1970.

ويمكن أن يكون الإكراه بصور أخرى كتهديد قائد الطائرة بقتل أحد أفراد أسرته أو يكون بالغش والتدليس بأن يقدم أحد المساعدين قائد الطائرة خطابا بأنه قائد الطائرة بدلا منه.

لذلك طلبت بعض الدول في مؤتمر طوكيو1963 عدم تحديد وسائل خطف الطائرات ضمن المادة(11)([3]) حيث جاءت اتفاقية لاهاي 1970 موضحة ما اكتنف من غموض على نص المادة (11) من اتفاقية طوكيو 1963 فيما يتعلق بالإكراه المعنوي كشكل من أشكال التخويف([4]).

(2) ارتكاب الفعل على متن الطائرة.

يقتصر نفاد المادة (1) من اتفاقية لاهاي 1970 على حالة ارتكاب الفعل من قبل شخص يكون (على متن الطائرة) وينطبق نفس الشرط على حالتي الشروع والمشاركة وبمعنى أنه لا تخضع أفعال الاستيلاء القانوني على الطائرة أو المشاركة في ارتكاب تلك الأفعال لأحكام

([1]) **اتفاقية لاهاي 1970.المادة رقم(1) الفقرة (أ)**أي شخص على ظهر طائرة في حالة طيران(يقوم بصورة غير قانونية ، بالقوة أو التهديد بالقوة أو بأي شكل آخر من إشكال التخويف بالاستيلاء على تلك الطائرة أو بممارسة السيطرة عليها أو يحاول القيام بأي عمل من هذا القبيل).

([2])ألحديثي,أ.د عبدا لعزيز شعبان خالد .**إحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي** .المرجع السابق,ص6.

(3)طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة لأحد الأفعال غير المشروعة التي تعد تدخلاً في استعمال الطائرة والاستيلاء عليها أو نوعاً آخر من السيطرة الخاطئة على الطائرة، أو في حالة الشروع في ذلك، فعلى الدولة المتعاقدة اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة واللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو للمحافظة على سيطرته عليها(2).في الأحوال المشار إليها في الفقرة السابقة، على الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة إن تسمح لركاب هذه الطائرة وطاقمها بتكملة رحلتهم في اقرب وقت ممكن وعليها إعادة الطائرة والبضائع التي على متنها، إلى الأشخاص الذين يمتلكونها قانوناً.

([4]) د أسامة مصطفى مضوي ,**جريمة اختطافا لطائرات المدنية** ,المرجع السابق,ص53.

اتفاقيه لاهاي إذا قام بها شخص من خارج الطائرة وقصد من هذا استبعاد حالات الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة بفعل قيام طائرات حربيه بإجبار مدنيه على تغيير مسارها بالقوة[1] .

إن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة سواء تم داخلها أم خارجها فانه سوف يعرض سلامة الطائرة وما عليها من أفراد وأموال للخطر وهذا يعد قصورا واضحا في الاتفاقية حيث إن أعمال الاعتداء على سلامة الطائرات لا تقتصر على تلك المرتكبة على متنها فقط ولكن قد يوجه الاعتداء إلى الطائرة من طائره أخرى وكان الأجدر أن يشتمل نص المادة (1)[2]من اتفاقية لاهاي 1970 على هاتين الحالتين.

(3) أن يقع الفعل غير المشروع إثناء الطيران:

نصت المادة (1) ألفقره (3) من اتفاقية طوكيو 1963 على أن فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي يتم فيها قطع الطائرة لممر الهبوط بينما ورد في ألفقره (3) من المادة (5) بأنها تبدأ(من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين إلى لحظة فتح تلك الأبواب بغرض نزولهم دون اشتراط تشغيل القوه المحركة للإقلاع أو قطع ممر الهبوط أو الصعود وقد اقر مؤتمر طوكيو بأن المقصود بفترة الطيران أن يؤخذ بنطاق المادة (1) ألفقره (3) من الاتفاقية ونجد أن هذا المفهوم غامض لأن عبارة (تشغيل القوه المحركة للطائرة للإقلاع)[3]تحتمل التأويل ربما يقصد بها الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة زيادة سرعتها في منتصف ممر الإقلاع تمهيدا للإقلاع الفعلي وقد يعني وصول الطائرة إلى بداية الإقلاع.

---

(1)د.إمام عطا الله,**الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة** , المرجع سابق , ص 817.

(2)ألحديثي,أ.د عبدا لعزيز شعبان خالد ,**إحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي** ,المرجع السابق,ص6.

(3)د. محمد مجذوب ,**خطف الطائرات في الممارسة والقانون**,المرج السابق,ص125.

أما اتفاقية لاهاي لسنة 1970 فقد حددت فترة الطيران من اللحظة التي تغلق فيها كل أبواب الطائرة الخارجية بعد صعود كل الركاب حتى اللحظة التي تفتح فيها هذه الأبواب لغرض النزول, والذي يستشف من هذا النص انه إذا حدث اختطاف أو سيطرة على طائره قبل إغلاق جميع أبوابها وهي واقفة في المطار فأن الجريمة لا تعتبر جريمة اختطاف بمفهومها الدولي[1] لعدم تحقق هذا الشرط إما في حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران إلى إن تتسلم السلطات المختصة المسؤولية عنها وعن الأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها.

وفقد ذهب الفقه (1) من أن معيار غلق وفتح أبواب الطائرة بهدف الإقلاع أو النزول يعتبر أكثر دقة على الأحوال من معيار تشغيل القوة المحركة الذي أخذت به اتفاقية طوكيو؛ لأنه بغلق الأبواب تنتقل السلطة على الطائرة إلى قائدها وذلك حال تعرضها لمحاولة اختطاف وهي ما زالت على أرض المطار.

رابعا: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها:

لقد سبق القول إن فعل الاستيلاء أو السيطرة يجب إن يقوم بها شخص موجود في داخل الطائرة ولا يدخل في ركن الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها أو على قيادتها مجرد التدخل في تشغيل الطائرة طبقا لاتفاقية لاهاي على أن التدخل في تشغيل الطائرة يخضع للمادة (11) من اتفاقية طوكيو[2]كما يخضع لبعض التشريعات الوطنية ومن أمثلة هذا التدخل أن يقتحم راكب ثمل أو مهووس غرفة قيادة الطائرة.

([1])ألحديثي,أ.د عبدا لعزيز شعبان خالد ,**إحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي** ,المرجع السابق,ص7.

([2])د محمد مجذوب ,**خطف الطائرات في الممارسة والقانون**,المرج السابق,ص125.

إما التهديد على سبيل المزاح بالاستيلاء على الطائرة من جانب شخص موجود على متنها فأنه يخضع لاتفاقية لاهاي لسنة 1970 فهذه الاتفاقية لم تأخذ بنظر الاعتبار قصد من يرتكب جريمة اختطاف الطائرة أو يشرع في ارتكاب تلك الجريمة وفضلا عن ذلك يثير التهديد بالاستيلاء على الطائرة (1)وان جاء على سبيل المزاح لإثارة الذعر والقلق لدى ركاب الطائرة وملاحيها الأمر الذي قد يؤدي إلى نتائج محزنه وقد نتج عن مثل هذه الحوادث بالفعل تأخر كبير في الخدمات الجوية الدولية وقلق شديد بين الركاب.

ويعتبر في حكم الفاعل الأصلي للجريمة الشريك فيها وعلى عكس اتفاقية طوكيو لم تحدد ومن ثم فيرجع في تحديد الاشتراك وعناصره إلى التشريعات الوطنية والقواعد ألعامه بها وتستلزم الاتفاقية لاماكن مقابلة الشريك وجوده على متن الطائرة إذ لا تنطبق أحكام الاتفاقية على الشريك الأرضي وإذا كانت الاتفاقية لم تنص على التحريض على الخطف فإن ذلك راجع إلى خضوع التحريض لأحكام الاشتراك التي قد تأخذ صورة التحريض أو الاتفاق أو المساعدة وفقا للقواعد ألعامه.

كما يمكن تصور الشروع في الجريمة اختطاف الطائرات إذ إن الاتفاقية استخدمت للتعبير عن الشروع عبارة مطاطة لا تعطي مدلولا محددا وهي أذا كان العمل على وشك الوقوع أي أن الشروع له مدلول قانوني ([1])محدد حيث لا يتوفر إلا وصل نشاط الجاني مرحلة يعتبر بها على الأقل بادئا في تنفيذ الجريمة.

---

(1)د أسامة مصطفى إبراهيم, **جريمة اختطاف الطائرات المدنية**, المرجع السابق, ص51.

وفي قانون العقوبات الأردني نص على الشروع [1] ولم ير حاجة للنص على الشروع بهذا المعنى الذي يؤدي إلى اختلاف النظر في التفسير حيث إن جميع مظاهر الشروع تدخل في نطاق الاتفاقية ككل.

ثالثا: الركن المعنوي.

لا يكفي لوقوع الجريمة توافر ركنها الشرعي المتمثل الفعل أو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي وتوافر ركنها المادي المتمثل بارتكاب السلوك الإجرامي (استعمال القوه أو التهديد باستخدامها) وحصول النتيجة الضارة (الاستيلاء على الطائر او السيطرة عليها) والعلاقة ألسببيه بينهما وإنما يجب أيضا توافر ركنها المعنوي بعنصرية : الأهلية الجنائية والخطيئة الجنائية, ويتخذ الركن المعنوي في هذه الجريمة أي جريمة اختطاف الطائرات صورة القصد الجنائي الذي يقوم على العلم والإرادة فينبغي أن ينصرف علم الجاني (فاعلا أصليا أو شريكا) إلى عناصر السلوك الإجرامي وأن يعلم بالصفة غير المشروعة للفعل لأن الجهل بذلك يعد عذرا محلا في مجال القانون الدولي الجنائي .

كما يجب أن تتجه إرادة الجاني إلى فعل الاستيلاء أم السيطرة أيا كان الباعث على ذلك وسواء أكان هذا الهدف جديا أم على سبيل المزاح إذ إنه لا يخفى ما يسببه هذا الفعل من ذعر ورعب بين الركاب ويجب توافر قصد خاص يتمثل في اتجاه نية الجاني إلى الاستيلاء أو

([1]) قانون العقوبات الأردني رقم 16 /1960 رقم 2011/8 والمنشور في الجريدة الرسمية رقم 5090 تاريخ 2011/5/2(الشروع: هو البدء في تنفيذ فعل من الأفعال الظاهرة المؤدية إلى ارتكاب جناية أو جنحة ، فإذا لم يتمكن الفاعل من إتمام الأفعال اللازمة لحصول تلك الجناية أو الجنحة لحيلولة أسباب لا دخل لإرادته فيها عوقب على الوجه الآتي إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك لأشغال الشاقة المؤبدة أو المؤقتة من سبع سنوات إلى عشرين سنة إذا كانت عقوبة الجناية التي شرع فيها تستلزم الإعدام وخمس سنوات من ذات العقوبة على الأقل إذا كانت العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة أو الاعتقال المؤبد).

السيطرة على الطائرة فإذا كانت نيته هي السرقة وسلب الأموال فلا تقع الجريمة ([1])وان كان يمكن إن يشكل الفعل جريمة مستقلة.

رابعاً:الركن الدولي.

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات جريمة دولية إلا إذا توافر الركن الدولي والذي يعني وقوع الجريمة من دولة ضد دولة أخرى بقصد المساس بحسن سير الطيران المدني الدولي فلا تقع في حالة الطيران الداخلي وهذا الركن يلزم توافره لخضوع الفعل لأحكام الاتفاقية حتى وأن لم تتحدث عنه الاتفاقية بصراحة بتطلبها أن يرتكب الفعل من جانب الشخص باسم الدولة ولحسابها ذلك أن المسؤولية الجنائية توقع عادة على الشخص الطبيعي كما أن هذه الجريمة تقع لتحقيق أهداف عامه وليست خاصة كما ينطوي الفعل المادي([2]) فيها على مساس بالعلاقات الإنسانية الدولية ومن شأن كل ذلك أن يقطع بتوافر الركن الدولي. والراجح هو عدم اقتصار العنصر الدولي على ارتكاب الجريمة من جانب دولة ضد دولة أخرى عن طريق رعاياها أو أشخاص آخرين تدعمهم ولكن تتوافر الصفة الدولية في الجريمة إذا توافرت أحد عناصر دولية العمل الإرهابي ([3]) وبذلك تتحقق الصفة الدولية لجريمة الاستيلاء على الطائرات إذا كان الجاني لا ينتمي لجنسية الدولة التي تتبعها الطائرة أو ارتكب الجريمة في دولة غير الدولة التي ينتمي لها أو وقع مطار الهبوط والإقلاع في دولتين مختلفتين بصرف النظر عما إذا كان خط سير الطائرة الأصلي داخليا أو دوليا, من كل ما تقدم نتوصل إلى أن جريمة اختطاف الطائرات تعد جريمة دوليه بمعنى انه

---

(1)د.أسامة مصطفى إبراهيم . **جريمة خطف الطائرات المدنية**, المرجع السابق ,ص 59.

([2]) د. محمد المجذوب , **خطف الطائرات في الممارسة والقانون** , المرجع السابق ص 122

(3) د, إمام عطا الله , **الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة** , المرجع السابق ص 828

يمكن القول أن اتفاقية لاهاي لسنة 1970 تطبق على جميع حالات الاختطاف أو الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو تحويل مسارها مهما كان نوع وجنسية الطائرة ولا يستثنى من ذلك إلا:

(1). عملية الاختطاف التي تمت من والى دولة ليست طرفا في الاتفاقية.

(2) الإقلاع والهبوط يتم في دولة التسجيل.

(3). الطائرات التي (يتم تحويل مسارها فوق البحر العالي المتصل بإقليم الدولة التي تملكها إذا كانت هذه الدولة من استعادتها بدون أن تمر في أجواء دولة أخرى وإذا كانت تنتمي إلى مؤسسة تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالة تشغيل دولية مسجلة مشتركا أو دوليا لا تطبق أحكام الاتفاقية([1]) أذا كان إقلاع أو هبوط الطائرة الفعلي واقعين داخل إقليم إحدى الدول الأعضاء في المؤسسة أو الوكالة.

الفرع الثاني

(1)د.محمدمنصور الصاوي(1984),**حكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبية الدولية**,دار النشر,القاهرة,ص277.

التمييز بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات

ثار جدل واسع في الفقه الدولي حول العلاقة ما بين جريمة القرصنة وجريمة خطف الطائرات، نظرًا لأوجه الشبه بينهما، فقد ذهب جانب من الفقه إلى أن اختطاف الطائرات يُعد صورة من صور القرصنة بينما ذهب جانب آخر، إلى أن خطف الطائرات ليس من قبيل القرصنة فلكل منهما مفهوم مختلف، والشيء المشترك بينهما هو العنف أو القوة في الأعمال المكونة لكل منهما ضد وسيلة من وسائل المواصلات الدولية.

وقد ذهب اتجاه ثالث إلى اعتبار جريمة خطف الطائرات شبه قرصنة واستند هذا الاتجاه إلى فكرة الاختصاص في ردع وعقاب كل من الجريمتين، وذلك انطلاقًا من اعتبار اتفاقية جنيف عام 1958 نصت المادة (15)أن القرصنة جريمة دولية تمثل عدوانًا على المصالح الدولية (أمن المواصلات الدولية)، وعلى ذات النهج سارت اتفاقية طوكيو عام 1963، وهو جعل الاختصاص في التصدي لجريمة خطف الطائرات لعدد من الدول وفي هذا تتشابه الجريمتان في الاختصاص [1]الممنوح للعديد من الدول لردع وعقاب مرتكبيها.

تعددت التعريفات الخاصة بجريمة القرصنة البحرية وإن كانت جميعها قد اتفقت على جسامة الأفعال المكونة لها، مما استدعى تجريمها دوليًا، فقد ذهب جانب من الفقه التشريعي إلى أن القرصنة هي "أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز أو أي عمل آخر من أعمال الحرمان أو التجريد يرتكبه لغايات شخصية ملاحو أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ويكون موجهًا:

---

(1)النوري,د محمد عوض وجو يمان(2006),**علم الإرهاب الأسس الفكرية والتقنية والاجتماعية والتربية لدراسة الإرهاب**,دار حامد للنشر والتوزيع الأردن,ص125.

(1) في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة أو الطائرة.

(2) ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة.

وذهب جانب آخر إلى أن جريمة القرصنة يقصد بها اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، من دون أن يكون مصرحًا لها بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص.

وذهب جانب آخر إلى أن القرصنة هي "قطع الطريق في البحر" وتتكون هذه الجريمة في رأيه إذا توافرت ثلاثة عناصر أساسية هي:

(1) وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنف غير مشروعة.

(2) أن يكون هذا العنف موجهًا ضد جميع السفن المبحرة من دون تفرقة.

(3) أن ترتكب أفعال العنف في عرض البحر.

وذهب جانب آخر إلى أن القرصنة هي كل عمل إجرامي يتصل بالجسامة وتتعدى آثاره إلى الغير بحيث يكون منطويًا في ذاته على تعريض مبدأ حرية الملاحة للخطر[1] ثم عدد هذا الاتجاه العناصر المكونة لتلك الجريمة بما يأتي:

(1)أن يكون من الأعمال الإجرامية.

(2)أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.

(3) أن يتم بقصد تحقيق مغانم شخصية أو أغراض خاصة.

---

(1) قائد,بهجت عبد الله (1989),**القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية**,المرجع السابق,ص17.

(4) أن يتم في البحار العالمية.

أولا: أوجه الشبة بين جريمة اختطاف الطائرات وجريمة القرصنة البحرية.

(1)صفة العنف أو التهديد.

تعَرف جريمة اختطاف الطائرات بأنها: قيام شخص أو أكثر بصوره غير قانونية, وهو على ظهر الطائرة في حالة الطيران بالاستيلاء عليها [1]أو محاولة السيطرة عليها بطريق القوة أو التهديد باستعمالها.

والنظر إلى التعريف يظهر أن جريمة اختطاف الطائرات تقع (بالقوة والتهديد), أي استخدام القوه أو التهديد , على نحو يخيف المجني عليهم ويرعبهم ويقهر قوتهم , ويكون للقهر والمغالبة دور في إتمام جريمة اختطاف الطائرات ومثلها جريمة القرصنة البحرية؛ لأنها تقع قي الغالب في أماكن بعيدة ,يتعذر على المجني عليهم إن يستغيثوا أو يطلبوا المساعدة من غيرهم وهذا في حد ذاته يلقي الرعب في أنفس المجني عليهم.

فالعنف أو التهديد به هو جوهر أعمال القرصنة البحرية كذلك جريمة اختطاف الطائرات وإن اختلف الأسلوب الذي تقع به أعمال العنف ومن الطبيعي أن يكون لكل جريمة طائفة من الأفعال التي تتفق مع طبيعتها من خلال ما تقدم يبدو إن الشيء المشترك بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات هو العنف والتهديد.

(2)الاختصاص في الردع والعقاب لمرتكبي جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات.

تعد جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات من الجرائم التي تمثل عدوانا على أمن

([1])د. حسين حنفي , **مبادىء القانون الدولي**,المرجع السابق , ص 367

وسلامة المواصلات الدولية, الأمر الذي يعطي اختصاصا أو حقا لكل دولة في عقاب مرتكبي هذه الجرائم. فقد ورد في المادة " 105 " من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 انه " يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة آن تضبط أية سفينة أو طائره أخذت بطريق القرصنة وأن كانت واقعة تحت سيطرة القراصنة , وأن تقبض على من فيها من الأشخاص , وتضبط ما فيها من ممتلكات , ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط إن تقرر ما يفرض من عقوبات [1] كما وأن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية.

فالمادة السابقة أكدت على الاختصاص العالمي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية والمحاكمة عنها بغض النظر عن جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه أما جرائم اختطاف الطائرات , فالاختصاص القضائي محصور فيها على الدول الإطراف في اتفاقية طوكيو عام 1963م والبالغ عددها 83 دولة وفقا للمادة الثالثة والرابعة من ذات الاتفاقية , يوجد اختصاصان موجودان في وقت واحد اختصاص الدولة المسجل فيها الطائرة , وحسب ألفقره الأولى من المادة الثالثة[2] والثاني للدول التي تقع الجريمة في فضائها الجوي , وذلك في المادة الرابعة من الاتفاقية.أما الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة من ذات الاتفاقية فتنصص على انه " لكافة الدول المتعاقدة البالغ عددها أكثر من نصف دول العالم الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستعادة الطائرة المخطوفة إلى قائدها الشرعي [3]أو لحفظ قيادة تلك الطائرة.

ثانيا: أوجه الاختلاف بين جريمة اختطاف الطائرات وجريمة القرصنة البحرية.

---

(1) د. حسين حنفي , **مبادىء القانون الدولي**,المرجع السابق , ص367.

([2])الصماوي د محمد منصور (2005),**إحكام القانون الدولي العام** , دار المطبوعات الجامعية ,الإسكندرية,ص 270.

([3])د. حسين حنفي , **مبادىء القانون الدولي**,المرجع السابق , ص 367

يظهر الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات في الأمور التالية:

(1)الباعث لارتكاب الجريمة: جاء في اتفاقية جنيف لأعالي البحار في نصوصها أنها ترتكب لإغراض خاصة, أو لتحقيق مكاسب وفي الغالب مكاسب اقتصادية من دون أن يكون لها هدف سياسي, وعلى العكس من جريمة اختطاف الطائرات فهي تُرتكب في اغلب الأحيان لأغراض سياسية .

(2) مكان وقوع الجريمة. وفقا لنص اتفاقية طوكيو 1963م في الفقرة الأولي, من المادة الأولى بخصوص ما يقع على ظهر الطائرة انه يتطلب لارتكاب جريمة اختطاف الطائرة أن يتم الفعل من قبل شخص موجود على ظهر الطائرة نفسها ليس من شخص خارج الطائرة كما أنها يمكن أن تقع في المطارات([1]), أما جريمة القرصنة البحرية وفقا لاتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 المادة15/أ تقع جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار وخارج اختصاص الدولة استناداً لذلك فإن جريمة اختطاف الطائرات لا تندرج تحت مفهوم القرصنة وفق اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1985م.

(3)من حيث نشأت الجريمة: ظهرت جريمة القرصنة البحرية في مراحل ما قبل الميلاد, وهي موجودة حتى وقتنا الحالي, بينما جريمة اختطاف الطائرات هي حديثة النشأة([2]) ظهرت بظهور الطائرات التي استخدمت كوسيلة للنقل في أواسط القرن العشرين.وإنني أؤيد أن جريمة اختطاف الطائرات وجريمة القرصنة البحرية كلاهما يندرج تحت مفهوم القرصنة كون أن هناك تشابهاً كبيراً بين الجريمتين كونهما يقعان خارج اختصاص الدول كما أن كلاً منهما يقع تحت التهديد .

([1])دهيثم احمد حسن البكر ,**خطف الطائرات** , المرجع السابق , ص 261.

([2]) الصماوي ,د محمد منصور , **إحكام القانون الدولي العام** ,مرجع سابق, ص 270.

المطلب الثاني

أسباب ودوافع اختطاف الطائرات وتحليل لأهم حوادث الاختطاف

تتعدد الوسائل والأساليب التي تلجأ إليها المجموعات الإرهابية لتحقيق أهدافها وغاياتها، وتختلف تلكً أيضا باختلاف الأساليب باختلاف المكان والزمان، والإمكانيات والقيادات، وتتفاوت بتفاوت وتباين الأهداف والتنظيمات، من حيث الحجم، والتنظيم، والتخطيط، إلا أنه يمكن القول بوجود نمط عام مشترك من الأساليب الإرهابية ، يتركز بصورة أساسية باختطاف الطائرات أو اختطاف الأفراد أو زرع المتفجرات أو إلقاء القنابل وسنتناول ذلك في ما يأتي:

الفرع الأول:أسباب وبواعث جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الثاني: تحليل لمجموعة من حوادث اختطاف الطائرات.

الفرع الأول

أسباب وبواعث جريمة اختطاف الطائرات

تقع حوادث اختطاف الطائرات بتأثير من بواعث شتى, وقد يكون الباعث معروفا, وقد وقد يجتمع باعث رئيسي إلى جانب باعث أخر ثانوي, وقد يكون الباعث مجهولا لذا سنورد أهم الدوافع والأسباب المؤدية إلى جريمة اختطاف الطائرات.

أولاً: الدوافع السياسية .

ظهرت جريمة اختطاف الطائرات لدوافع سياسية بصورة واضحة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، وابتداء الحرب الباردة بين النظامين الشرقي والغربي, وتشكل البواعث السياسية الغالبية العظمى من الأسباب الكامنة وراء عمليات اختطاف الطائرات، حيث تمثل نسبة ٦٤,٤%من حوادث الاختطاف وفق لتقرير أعدته منظمة الشرطة الجنائية الدولية الانتربول عن حوادث الاختطاف في عام ١٩٧٠وتتمثل الدوافع السياسية بصورة أساسية في:

(أ) التعبير عن الاحتجاج على أوضاع سياسية أو اقتصادية أو اجتماعية غير مرضية تكرسها ممارسات حكومة معينة، أو نظام حكم ما في مواجهة جماعات عرقية، أو لغوية، أو دينية تمثل أقلية في ذلك المجتمع.

(ب) الإعلان عن قضية معينة والإعلام عنها على مستوى ونطاق متسع بحيث تدفع هذه القضية إلى دائرة الضوء لتوضيح الحقائق المتعلقة بها ، وكسب المزيد من المؤيدين لها ، واستقطاب التعاطف والتأييد من بعض القوى الدولية لهذه القضية ، وذلك استفادة من خطأ ترتكبه وسائل الإعلام الدولية التي تسارع إلى الاهتمام بمثل تلك الحوادث، وتسليط الأضواء عليها، ومتابعة تطوراتها، بل ووضع الأخبار والأنباء المتعلقة بهذه الحوادث في أولوية اهتماماتها، وإعطائها درجة كبيرة من الاهتمام والتركيز.

(ج)الضغط على حكومة دولة معينة أو نظام سياسي ما لتعديل سلوك معين يزمع القيام به، أو للتراجع عن قرار سيقدم على اتخاذه، ويمكن أن يلحق ضرر بجماعات معينة مناوئة لتلك الحكومة، أو لذلك النظام السياسي، أو للمطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين.

ثانياً : الدوافع الشخصية (1):

(1) الحصول على المال عن طريق الابتزاز.

قد يكون الهدف الأساسي من خطف الطائرة الحصول على أموال المسافرين أو المطالبة بفدية من الدولة التي لها علاقة مباشرة بالطائرة المختطفة، مقابل الإفراج عن ركابها وملاحيها ، وقد ظهر هذا الهدف من الاختطاف منذ عهد قريب مقارنة بأهداف الاختطاف الأخرى، وأول حادثة قد وقعت في 1968/11/17م عندما قامت عصابة باختطاف طائرة مدنية تابعة للخطوط الفيليبينية قبل هبوطها في مطار مانيلا الدولي حيث أرغموا الركاب على دفع ما لديهم من أموال ومجوهرات، وقد حاول رجال الأمن الموجودون على الطائرة القبض عليهم ولكن محاولتهم باءت بالفشل حيث أصيب أحد أفراد رجال الأمن وقتل راكب أثناء تبادل إطلاق النار ، وقد استطاع الخاطفون إرغام قائدة الطائرة على الهبوط في مكان بعيد عن ارض المطار ، ومن ثم لاذوا بالفرار.

ومن الأمثلة على ذلك أيضا قضية المختطف الأمريكي الذي عرف باسم (كوبر) ، وكان قد اختطف طائرة تابعة لشركة (Northwest Orient Airlines) من طراز بوينج 727 في 1971/11/25م حيث هبط من الطائرة التي اختطفها بمظلة واقيه ومعه فدية مقدارها

---

(1)الباحث نشوة نشأة(2000),**اختطاف الطائرات**,مركز الخليج لدراسات الإستراتيجية,ص61.
.2000/2/13 http://www.e-marefa.net/,

(200000) دولار أمريكي بعد أن احتجز ملاحي الطائرة ومضيفتها بمثابة رهائن، ولم تستطع السلطات الأمريكية القبض عليه.

(2) الفرار من العدالة بعد ارتكاب الجريمة ([1]).

قد تتم عملية الاختطاف من أجل الهروب من المحاكمة عن جريمة اقترفها الخاطف أو من تنفيذ حكم صدر ضده في دولته أو الدولة التي يقيم فيها ، ومثال ذلك خطف شخص في 1969/1/3م طائرة يونانية (Olympic) واجبرها على تغيير مسارها إلى مطار أو القاهرة وذلك بقصد الفرار من أحكام القضاء اليوناني الذي حكم عليه بالسجن قبل خطف الطائرة وأيضا قام ثلاثة أشخاص يحملون جنسية أمريكية في 1971/11/17م باختطاف طائرة أمريكية واجبروها على التوجه إلى كوبا بقصد الهروب من الشرطة الأمريكية ، حيث كانوا متهمين بقتل أحد رجال الأمن .

(3) الاختلال العقلي([2]).

وقعت حالات لاختطاف طائرات ناتجة عن إصابة الخاطف بخلل عقلي أو أحد الأمراض العصبية ومن الأمثلة على ذلك قام شخص فرنسي يدعى بليون باختطاف طائرة أمريكية في نوفمبر 1970م وأجبرها على الهبوط في مطار بيروت ، بحجة الانتصار للقضية الفلسطينية ، وقد ادخل مستشفى الأمراض العقلية بعد أن اتضح أنه كان يعانى من خلل عقلي .

وفي 1972/7/11م قامت امرأة باختطاف طائرة إيطالية كانت في طريقها من روما إلى ميلانو وقد غيرت مسارها إلى ميونيخ ثم استسلمت بعد هبوط الطائرة واتضح أنها مصابة بمرض

([1])الباحث نشوة نشأة(2000),**اختطاف الطائرات**,مركز الخليج لدراسات الإستراتيجية,ص61. http://www.e-marefa.net/, 2000/2/13.

([2])دهيثم احمد حسن البكر ,**خطف الطائرات** , المرجع السابق , ص 13.

عقلي ، وفي ديسمبر 1973م قام شاب سويسري مصاب بخلل عقلي بالسيطرة على طائرة سويسرية قبل هبوطها في مطار جنيف.

(4) الأسباب الاقتصادية والقيود على الهجرة في بعض الدول[1]:

قد يلجأ بعض الأشخاص للهروب من بلده عن طريق اختطاف الطائرات بسبب الظروف الاقتصادية أو الهروب من الخدمة العسكرية أو لتجاوز القيود التي تفرضها بعض القوانين، و من تلك القوانين المرسوم الذي صدر عن مجلس الوزراء السوفيتي في 3 مارس 1972م والذي فرض غرامات مالية على هجرة من تلقى تدريبا تقنيا أو مهنيا عاليا في المؤسسات السوفيتية ، ولتجاوز قيود هذا القانون كانت هناك محاولة فاشلة قام بها بعض اليهود في الاتحاد السوفيتي في سنة1970 م بقصد الهروب إلى السويد .

ثالثا: القبض على مشتبه به لمثوله أمام المحكمة الجنائية الدولية.

أضافت المحكمة الجنائية الدولية سبباً آخراً لأسباب المعروفة في السابق هو الاختطاف من أجل القبض على مشتبه به للمثول أمامها. وهو يعتبر إجراءاً خطيراً، و يساعد على العدوان الدولي وعدم تحقيق السلم والأمن الدوليين، فإذا افترضنا جدلاً نجحت عملية الاختطاف، سوف تهبط الطائرة المختطفة في أحدى الدول، والطائرات الحربية التي سوف تساعدهم في هذه العملية أيضا سوف تكون تابعة لدولة ما، وهذه يؤدي على عداء بين الدول.

تم تجريم جريمة اختطاف الطائرات المدنية؛ لأنها تنطوي على مخاطر و أضرار عديدة وقد أخذت في التصاعد؛ بسبب اتساع مجال النقل الجوى وتتمثل هذه المخاطر بصفة عامة في تهديد سلامة المواصلات الجوية بما تسببه من تأخير لحركة انتقال الأشخاص وتبادل السلع

([1])د,أسامة مصطفى إبراهيم ,**جريمة خطف الطائرات المدنية** , المرجع السابق ص 16.

والخدمات، كما أنها تؤدى إلى تعريض سلامة المسافرين وطاقم الطائرة لأخطار جسيمة، وقد تبلغ درجة تحقق كوارث في بعض الحالات ويمكن حصر أهم الأخطار والأضرار فيما يأتي:

أولاً: الأضرار الإنسانية[1].

قد تعرض جريمة الاختطاف الطائرات أرواحا بشرية برئيه للموت ، وبذلك نجدها تمس أهم حقوق الإنسان ألا وهو حق الحياة ، والذي تنص عليه الديانات السماوية والدساتير والقوانين الوطنية والمواثيق الدولية والتي تلزم الدول بحماية تلك الحقوق وهذا الالتزام يتكامل مع الاتفاقيات الدولية المتعلقة باختطاف الطائرات المدنية التي تلزم الدول الأطراف بتسليم الخاطف أو محاكمته ، وبتطور القانون الدولي أخيرا بتأسيس المحكمة الجنائية الدولية أصبح بالإمكان ملاحقة الأفراد الذين يقومون بأفعال إرهابية بصفتهم أفرادا، قد أدت بعض حوادث اختطاف الطائرات إلى وقوع كوارث نتج عنها عدد من الضحايا ، من الأمثلة على ذلك انه في 17 يناير 1973م قام ثلاثة أشخاص باختطاف طائرة أمريكية تابعة لشركة (بان أمريكان) من طراز بوينج (707) وكنتيجة لفعل الاختطاف تم تفجيرها مما أدى إلى مقتل ثلاثين شخصا وجرح أربعين من الركاب وفي 1996/11/27م أدى اختطاف الطائرة الأثيوبية إلى التسبب في تحطمها شمال جزر القمر و أسفر هذا الحادث عن وفاة 217 راكبا.وفي أبريل 1970م قام أحد الأشخاص باختطاف طائرة بولندية، وأثناء عملية الاختطاف سقطت القنبلة التي كان يستخدمها في التهديد بصورة غير مقصودة وأدت إلى إصابة عشرة ركاب.وفي 11/ سبتمبر 2001 أدى اختطاف أربع طائرات أمريكية بواسطة تنظيم القاعدة إلى وفاة حوالي ثلاثة آلاف شخص[2] وكما

([1])الباحث نشوة نشأة(2000),**اختطاف الطائرات**,مركز الخليج لدراسات الإستراتيجية,ص61. http://www.e-marefa.net/, 2000/2/13.

([2]) د.أسامة مصطفى إبراهيم, **جريمة اختطاف الطائرات**,المرجع السابق,ص27.

تنتهك هذه الجريمة حرية الشخص بسبب الاحتجاز غير المشروع والذي يتمثل في احتجاز الركاب كرهائن والمساومة بهم في قضية أو مطلب .

ثانياً: الأضرار المادية :

تتمثل الأضرار المادية فيما يصيب الطائرة من تلف وفى تكاليف الوقود ونفقات نقل الركاب بعد انتهاء عملية الاختطاف، إن ثمن الطائرة باهظ يتجاوز ملايين الدولارات وتحطيم طائرة أو تعريضها لأضرار جسيمة؛ بسبب اختطافها يعنى ضياع تلك الأموال وقد أسفرت عدد من جرائم اختطاف الطائرات عن التسبب في تحطيم عدد غير قليل من تلك الطائرات .

ثالثاً: تهديد السلم والأمن ([1]):

إن الجرائم الإرهابية بصفة عامة قد اتخذت في السنوات الأخيرة أشكالا ذات أثار ضارة على العلاقات الدولية و أصبحت تهدد السلامة والأمن ويتصور حدوث هذا إذا ما قامت شبهات تجاه دولة ما بأنها قامت بإيواء الخاطفين أو تدريبهم أو تحريضهم ، فأن العلاقة بينها وبين الدولة صاحبة الطائرة تتأثر سلبا، وربما امتدت إلى المقاطعة ويمكن القول إن جريمة اختطاف الطائرات المدنية لها الأثر الوخيم على العلاقات الثنائية ، وقد تزيد من التوترات وفقدان الثقة إذا اتضح أن لدولة ما دور في عملية الاختطاف أو أنها لم تقم بمسؤولياتها في حماية الطائرة الجاثمة على ارض مطارها أو أنها لم تقم بالإجراءات المعقولة بشأن الركاب والخاطفين([2]), وعلى سبيل المثال من الحوادث التي أدت إلى توتر في العلاقات الثنائية بل أدت إلى انتهاك لسيادة دولة الهبوط ، حادث اختطاف طائرة ايرفرانس رقم (139) في 1976/6/24م (1)، في أثناء رحلتها من تل أبيب إلى باريس من قبل ثلاثة أشخاص تابعيين للجبهة الشعبية لتحرير فلسطين

([1])د.عبدالعزيز محمد شكري (1991),**الارهاب الدولي** ,ط1,دار العلم للملايين,بيروت,ص126.

([2])د.اسأمه مصطفى إبراهيم ,**جريمة اختطاف الطائرات المدنية**,المرجع السابق,ص30

، وتم توجيه الطائرة إلى مطار عنتبى وقد طالب الخاطفون بإطلاق سراح ثلاثة وخمسين من زملائهم المعتقلين في كل من إسرائيل وفرنسا وألمانيا ونتيجة لذلك قامت ثلاث طائرات حربية إسرائيلية بهبوط مفاجئ في مطار عنتبى دون إذن مسبق من الحكومة الأوغندية التى اعتبرت هذا السلوك انتهاكاً لسيادتها الإقليمية ([1]) ، و أسفر هذا التدخل عن قتل عشرين جنديا أوغنديا مع جميع الخاطفين وجرح عدد غير محدد من الأشخاص([2])، وتحطم عشر طائرات أوغندية. كما نتج عن اختطاف الطائرات الأمريكية بواسطة تنظيم القاعدة في الولايات المتحدة في 11/ سبتمبر 2001 إلى تدخل عسكري في أفغانستان لرفض تسليمها زعيم تنظيم القاعدة وجماعته.

الفرع الثاني

تحليل لمجموعة من حوادث اختطاف الطائرات

([1])الباحث نشوة نشأة(2000),اختطاف الطائرات,المرجع السابق,ص63.
.2000/2/13 http://www.e-marefa.net/,

([2])د.حيكم غريب, **السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحة الإرهاب الجوي**, المرجع السابق, 458.

اتخذت العمليات الإرهابية صورا عديدة ومتنوعة للوصول إلى الهدف من هذه العمليات، وهو الضغط لتحقيق هدف الجماعة الإرهابية, وبالرغم من استخدام التطورات العلمية في العمليات الإرهابية، إلا أن أهم وأخطر هذه العمليات هو أسلوب اختطاف الطائرات، واحتجاز ما عليها من رهائن، وتغيير مسارها بالقوة, وتضاءلت في الفترة الأخيرة حوادث خطف الطائرات، وتغيير مسارها بالقوة نتيجة للاحتياطات الأمنية التي اتخذتها الدول، سواء في المطارات[1] أم في أثناء دخول الطائرات، أم في الطائرة نفسه ولكن في نفسها الوقت نجد أن حوادث خطف وحجز الرهائن هي أخطر الصور.

أولا: أهم حوادث اختطاف الطائرات[2]:

- اختطاف طائرة بيرو عام1931م: وهي أول حادث اختطاف طائرة، عندما تمكن بعض مواطني بيرو من الثوريين من خطف إحدى الطائرات المحلية للهرب بها من البلاد أثناء صراع مسلح بينهم وبين الجيش.
- اختطاف طائرة ركاب رومانية في يوليو ١٩٤٧كانت أول عملية اختطاف يصبحها قتل ، حينما اختطفت طائرة ركاب رومانية في أثناء رحلة محلية لها ،وأمرت بالتوجه إلى تركيا ، وقد قتل المختطفون أحد أفراد طاقم الطائرة في أثناء الحادث.
- اختطاف طائرة صينية في يوليو ١٩٤٨ (أول حادث اختطاف في آسيا): قام اربع صينيين كانوا على متن طائرة ركاب تابعة لشركة "كاش باسفيك كاتالينان" بخطف طائرة وهي في طريقها من

---

(1)الباحث نشوة نشأة(2000),اختطاف الطائرات,المرجع السابق,ص63.
http://www.e-marefa.net/, 2000/2/13.
(2)هيثم احمد حسن,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص15.

مكاو إلى هونج كونج ، وقتل الخاطفون الطيار ومساعده ، الأمر الذي أدى إلى تحطم الطائرة وسقوطها في البحر ، وقتل خمسة وعشرون شخصا كانوا على متنها ٠

- اختطاف طائرة العال الإسرائيلية في يوليو ١٩٦٨م:وهي أول عملية اختطاف طائرة متعلقة بالصراع العربي الإسرائيلي ، حيث قام ثلاثة مسلحين بالسيطرة على طائرة ركاب إسرائيلية تابعة لشركة) العال (في مطار روما ، وأجبروها على التوجه إلى الجزائر[1]وتعتبر عملية الاختطاف هذه أولى عمليات الاختطاف السياسية ٠
- اختطاف طائرة يونانية في ٣ يناير م١٩٦٩:اختطف شخص طائرة تابعة للخطوط الجوية الأولمبية وأرغمها على الهبوط في القاهرة ، بقصد التخلص من حكم بالسجن عليه من محكمة يونانية٠
- اختطاف طائرة أمريكية في ١٧ نوفمبر 1971م اختطف ثلاثة زنوج طائرة تابعة للخطوط الجوية العالمية وأرغموها على الهبوط في كوبا، وذلك بقصد الهروب من الشرطة الأمريكية التي كانت تطاردهم لاتهامهم بقتل أحد رجال الأمن.
- اختطاف طائرة أمريكية في ٢٤ نوفمبر 1971م قام شخص أمريكي الجنسية يدعى كوبر في ٢٤ نوفمبر عام ١٩٧١باختطاف طائرة تابعة لشركة "North west Orient Airlines"، حيث هبط من الطائرة التي اختطفها بمظلة واقية، ومعه فدية مقدارها ٢٠٠ألف دولار.

---

(1) الباحث نشوة نشأة(2000),**اختطاف الطائرات**,المرجع السابق,ص61.

http://www.e-marefa.net/, 2000/2/13.

- اختطاف طائرة ركاب إيطالية في ١١مارس ١٩٧٢قامت سيدة باختطاف طائرة إيطالية كانت في طريقها من روما إلى ميلانو ، وأرغمت قائد الطائرة على التوجه إلى ميونخ ، ثم استسلمت بعد هبوط الطائرة، وتبين أنها مصابة باختلال عقلي ٠
- في ١٠أغسطس ١٩٧٣ ، قامت الطائرات الحربية الإسرائيلية بتغيير مسار إحدى الطائرات المدنية اللبنانية ودفعها للهبوط في إسرائيل.
- اختطاف طائرة الركاب الفيتنامية الجنوبية في سبتمبر 1974من أهم حوادث الاختطاف التي راح ضحيتها عدد كبير من الأرواح، تلك الحادثة الخاصة باختطاف طائرة الركاب الفيتنامية الجنوبية، والتي وقعت في سبتمبر ١٩٧٤ ، وراح ضحيتها أكثر من سبعين شخصا وقد حدث الاختطاف بأقل عدد من الأفراد، حيث كان المختطف فردا واحدا.
- إسرائيل وعملية مطار عنتيبي في ٣٠ /٧/ ١٩٧٦ قامت إسرائيل في ٣٠يوليو ١٩٧٦ بإرسال مجموعة من قواتها على متن طائرة نقل عسكرية إلى مطار عنتيبي بأوغندا حيث كانت توجد طائرة الخطوط الفرنسية المختطفة من قبل مجموعة تابعة للجبهة الشعبية لتحرير فلسطين(1)، وعلى متنها مئه وخمسة من الإسرائيليين ، وانتهت العملية بتحرير الرهائن، وقتل جميع الخاطفين وعشرينا جندي أوغندي.
- اختطاف طائرة كوبية في أغسطس ١٩٨٠ وهي العملية التي تمت على أيدي عدد كبير من المختطفين، ووقعت في أغسطس عام ١٩٨٠، حينما استطاع ١٦٨ من اللاجئين الكوبيين الصعود إلى طائرة تابعة لشركة" برانيف "في مطار ليما ، وطلبوا أن تتوجه بهم إلى ميامي ٠

---

(1).د.هيثم احمد حسن,خطف الطائرات,المرجع السابق,ص16.

- اختطاف طائرة أمريكية في ١٩ /٨/ ١٩٨٣قام قرصان جو كوبي باختطاف طائرة بوينج ٧٢٧تابعة لشركة الخطوط الجوية الأمريكية" بان أمريكان "إلى كوبا ٠
- في سبتمبر١٩٨٣، أسقط الاتحاد السوفيتي السابق إحدى الطائرات المدنية التابعة لكوريا الجنوبية ، ومات كل من فيها الذين زاد عددهم على خمسة وعشرون شخصا في ديسمبر ١٩٨٤، قامت إيران باحتجاز طائرة مدنية كويتية اختطفت إلى العاصمة الإيرانية طهران ،وانتهت بمقتل راكبين أمريكيين ، ثم تم تفجير الطائرة (1).
- في ١٤ يونيو ١٩٨٥ ، وقعت أطول عملية اختطاف وهي خاصة بالطائرة التابعة لشركة "TWA" الأمريكية واستمرت سبعة عشر يوم .
- في ١٠أكتوبر 1985م([1]) قامت الطائرات الحربية الأمريكية بتحويل إحدى مسار الطائرات المدنية المصرية، وإجبارها على الهبوط في إحدى القواعد الجوية التابعة لحلف الأطلنطي في إيطالي.
- محاولة اختطاف الطائرة الأردنية المتجه إلى دمشق سنة 1981من قبل مواطن سوري بإدخال قنبلة إلى الطائرة كان يضعها في لعبة تمسك بها ابنته البالغة 10 سنوات , بعد مغادرة مطار الملكة علياء الدولي في 20 دقيقة أعلن اختطاف الطائرة وطلب من قائد الطائرة أن يتجه إلى بلجيكا كونه مطلوب إلى السلطات السورية معلنا انه لأجيء سياسيي ([2])حيث قام حرس الطائرة بقتل الخاطف مباشرة وعودة الطائرة إلى الأراضي الأردنية.

ثانيا: أهم القضايا المعاصرة التي كان لها صدى عالمي.

(1) قضية لوكريي 1989:

([1]) د,أسامة مصطفى إبراهيم, جريمة خطف الطائرات المدنية, المرجع السابق ص 28.

([2])وحدة الأمن والحماية الخاصة ,مركز تدريب حرس الجو,وثائق تدريبية .

في يوم الأربعاء 21 ديسمبر 1988 انفجرت الطائرة البوينغ747 ،التابعة لشركة(بان أمريكان)أثناء تحليقها فوق قرية لوكربي،الواقعة في مدينة دمفريز وغالواي الأسكتلندية غربي إنجلترا, وقد نجم عن الحادث مقتل 259 شخصاً هم جميع من كان على متن الطائرة إحدى عشر شخصاً من سكان القرية حيث وقعت بعد تحقيقات ليست معلنة، وبعد تكهنات من وسائل الإعلام، تم تدوير المسؤولية بين دول مختتلفة، يجمع بينها رابط العداء لأمريكا، وحركات تحرير تضعها أميركا في خانة المنظمات الإرهابية.قامت عائلات ضحايا لوكربي بتأسيس مجموعة ضغط فعالة ذات صوت عال وتنادي بالقبض على مرتكبي الجريمة وبالعقوبات وبأي شيء من شأنه تطبيق عدالة ما,وبعد سنوات من التحقيق تنقلت الاتهامات شرقاً وغرباً وفق مصالح الطرف القوي الولايات المتحدة، وقد ألقيت المسؤولية أولاً على منظمة فلسطينية، ثم على سوريا ، وبعدها على إيران، وأخيراً توصلت الاستنتاجات والتحقيقات الى ان ليبيا متورطة([1]).

وبالتزام صدر في الولايات المتحدة الأميركية وبريطانيا في 13 نوفمبر 1991 أمر بالقبض على مواطنين ليبيين اشتبه في مسؤوليتهما عن تفجير الطائرة, كونهما يعملان بمكتب شركة الخطوط الجوية الليبية بمطار لوقا بمالطا وقيل أن بمعرفتهما تم شحن حقيبة تحتوي على متفجرات ,على الفور رفضت ليبيا الطلب وبدأ القضاء الليبي التحقيق في الاتهام، وأوقف المواطنان الليبيان، وطلب من الدولتين تقديم ما لديهما من أدلة ضدّهما.أصرت الدولتان على طلبهما ورفضت ليبيا الاستجابة، لما رأته حسب ما أعلنته من اتهامات باطلة تثيرها الدولتان من دون توفّر أية أدلة لديهما,عندما أحست الدولتان أن ثغرة قد فتحت في جدار العقوبات المتصدع،

([1]) الجزيرة نت, 2011/2/24م http://www.ar.wikipedia.org/wiki

قبلتا في 24 اغسطس 1998 بمحاكمة الليبيين في بلد ثالث هو هولندا حيث وافقت ليبيا. وبعد إجراءات استمرت فترة بدأت المحاكمة بهيئة مؤلفة من ثلاثة قضاة، واستمرت لمدة اربعة وثمانين يوما من المرافعات القانونية. وفي 31 يناير 2001 أدانت المحكمة أحد المتهمين استنادا إلى قرائن ظرفية وبرأت الأخر,حُكِمَ على المقرحي في 31 يناير كانون الثاني 2001 بالسجن المؤبد إثر إدانته بالتورط .

في نوفمبر (تشرين الثاني) 2003م، قررت المحكمة العليا في اسكتلندا أن على المقرحي أن يمضي سبعة وعشرون عاما علي الأقل في السجن قبل أن يحظى بالإفراج المشروط، وعلى خلفية هذا الحكم دخلت الدولتان في مفاوضات مع ليبيا أسفرت عن الوصول إلى تسوية تدفع بموجبها ليبيا تعويضات إلى أسر الضحايا وتعلن مسؤوليتها عن أعمال موظفيها، وهو ما تم بالفعل وعلاقة الدولتين وليبيا الآن على درجة من الوئام لم تعرف منذ زمن.لذا اعتبرت إحدى جرائم الإرهاب الدولي بما يترتب على ذلك منا آثار وتعتبر قضية لوكريي من أطول القضايا القانونية في التاريخ، بحيث استمر التحقيق فيها أكثر من ثلاث سنوات قبل أن تتوصل الهيئات المعنية على توجيه الاتهام لمن تعتقد أنه مشتبه به.

كما أن ايطاليا احتضنت اجتماعات سرية بين مسؤولين أمريكيين وليبيين في روما، لمناقشة العلاقات بين البلدين بعد فترة من تعليق العقوبات الدولية على ليبيا ، كنتيجة لتسليمها مواطنيها المتهمين بتفجير طائرة أمريكية فوق اسكتلندا في عام ١٩٨٨لمحاكمتهما في هولندا, والواقع أن هذه التسوية التي تم التوصل إليها بشأن أزمة لوكربي كان المفتاح السحري لليبيا للخروج من سور العزلة الذي حاولت الولايات المتحدة بناءه حولها على مدى سنوات طويلة منذ عام ١٩٩٢م.

أرسلت واشنطن أحد مسئوليها السابقين وهو هيرمان كوهين النائب الأسبق لوزير الخارجية إلى ليبيا، حيث أجرى مباحثات عدة مع العديد من المسئولين حول فرص الانفراج بين البلدين, استضافت هولندا في ١٩ أبريل الماضي حوار أكاديمي ليبي أمريكي في إحدى جامعاتها، وعقدتً الجولة الثانية من هذا الحوار في مالطا، وذلك في ٢٤أغسطس عام ١٩٩٩ . أيضا شارك الأمين العام للأمم المتحدة في ترتيبً لقاءات أمريكية ليبية، حيث رتب في يونيو الماضي لقاء ضم مندوبي ليبيا وبريطانيا والولايات المتحدة في مجلس الأمن لبحث ملف لوكربي وآخر تطوراته([1]).

أن الولايات المتحدة تضع ليبيا على قائمة الدول الراعية للإرهاب العالمي، في عهد ألقذافي، إلا إن بعد تسليم المطلوبين ومحاكمتهم توطدت العلاقات بينهم ولعل من المفارقات الواضحة في هذا الصدد سمحت واشنطن لبعض مسؤوليها بالسفر إلى ليبيا للبحث في رفع الحظر عن سفر الرعايا الأمريكيين إليها ،قال مدير وكالة الاستخبارات الأمريكية جورج تنيت في شهادة له أمام لجنة العلاقات الخارجية لاستمرار لتأكد من امتلاك ليبيا لأسلحة دمار شامل ، وكانت بريطانيا قد أعلنت منذ فترة عن ضبطها لأجزاء من صواريخ سكود في مطار جنوب لندن ، وقالت إنها كانت في طريقها إلى ليبيا، وقال رئيس تحرير نشرة" سنتينل "التي تصدر عن مؤسسة جينر لأبحاث الدفاع منذ فترة إنه يتوقع أن يكون لدى ليبيا قنبلة نووية بحلول عام 2005([2]).إلا انه بعد ثورة 7 فبراير 2011 تغير النظام وسقط حكم ممر ألقذافي الذي حكم ليبيا ما يقارب أربع وثلاثين سنة .

([1]) الولايات المتحدة و ليبيا هل تنهي المصالح الاقتصادية حالة العداء(2000) مركز الخليج للدراسات الإستراتيجية القاهرة,ص47 .http://www.e-marefa.net/

([2]) الجزيرة نت, 2011/2/24مhttp://www.ar.wikipedia.org/wiki

(2) قضية إحداث 11 سبتمبر 2001

إن أحداث الحادي عشر من سبتمبر تمثل نقطة تحول محورية في تاريخ العلاقات الدولية المعاصرة ، خاصة في ظل انتهاج الإدارة الأمريكية إستراتيجية تحويل مسار الأزمة والمعروفة في علم إدارة الأزمات؛ مستفيدة في ذلك من إمكاناتها و قدراتها العسكرية و الاقتصادية و السياسية والتكنولوجية و الإعلامية الهائلة، ومن تضرر معظم دول العالم بما فيها الدول العربية و الإسلامية بالآثار السلبية الناجمة عن هذه الأزمة سواءً على المستوى الاستراتيجي أم الاقتصادي أم السياسي، ومستفيدة كذلك من قدرتها على التأثير المباشر في عدد من المناطق الحيوية و الحساسة في العالم ، و في المنطقة العربية على وجه الخصوص([1]).

إن 11 سبتمبر تاريخ ليوم شهد حدثًا عالمياً، وعالميته ليست نابعة من كونه أمريكياً بل لأنه استهدف رموزاً مركزية في النظام الاقتصادي العالمي، و لكون العالم شهد بعده متغيرات سياسية واقتصادية و قانونية و ثقافية وغيرها ، كان المهيمن فيها أمريكا. وقد تنوعت زوايا مقاربة الحدث، وتفسيراته، من الديني والسياسي، إلى الحضاري ، والثقافي– النفسي ، والبنائي، لتخرج بنتائج مختلفة متفاوتة([2]).

(1) مجريات الإحداث 2001/9/11

أحداث11 من أيلول/سبتمبر 2001هي مجموعة من الهجمات الإرهابية التي شهدتها الولايات المتحدة في يوم الثلاثاء11الموافق 2001 م تم تحويل اتجاه أربع طائرات نقل مدني تجارية

(1) د. إبراهيم إسماعيل عبده (2002).**تداعيات أحداث 11 سبتمبر على العالم العربي** , مركز الخليج للدراسات الإستراتيجية http://www.asbar.com//ar/monthly-issues/1042.article.htm. 3 / 1 / 2007 .

(2) الخطيب، د معتز, **مسألة تجديد الخطاب الثقافي العربي بعد 11 سبتمبر الجدال الديني والسياسي** ، مجلة التسامح ، وزارة الأوقاف والشؤون الدينية ، سلطنة عمان- http://www.asbar.com//ar/monthly- . issues/1042.article.htm 3 / 1 / 2007.

وتوجيهها لتصطدم بأهداف محددة نجحت في ذلك ثلاثة منها. الأهداف تمثلت في برجي مركز التجارة الدولية بمنهاتن ومقر وزارة الدفاع الأمريكية البنتاجون([1])سقط نتيجة لهذه الأحداث ألفان وتسعمائة وثلاث وسبعون ضحية وأربع وعشرون مفقودا، إضافة لآلاف الجرحى والمصابين بأمراض جراء استنشاق دخان الحرائق والأبخرة السامة.الطائرة, وأكدت الحكومة الأمريكية يوم الثلاثاء11 سبتمبر 2001 نفذ تسعة عشر شخصا على صلة بتنظيم القاعدة هجمات باستعمال طائرات مدنية مختطفة, انقسم منفذو العملية إلى أربعة مجاميع ضمت كل منها شخصا تلقى دروسا في معاهد الملاحة الجوية الأمريكية. وتم تنفيذ الهجوم عن طريق اختطاف طائرات نقل مدني تجارية، ومن ثم توجيهها لتصطدم بأهداف محددة, وتمت أول هجمة حوالي الساعة 8:46 صباحا بتوقيت نيويورك، حيث اصطدمت إحدى الطائرات بعدها بدقائق، في حوالي الساعة 9:03، اصطدمت طائرة أخرى بالبرج الجنوبي. وبعد ما يزيد على نصف الساعة، اصطدمت طائرة ثالثة بمبنى البنتاغون, الطائرة الرابعة كان من المفترض أن تصطدم بهدف رابع، لكنها تحطمت قبل الوصول للهدف.

حدثت تغييرات كبيرة في السياسة الأمريكية عقب هذه الأحداث، والتي بدأت مع إعلانها الحرب على الإرهاب، وأدت هذه التغييرات لحرب على أفغانستان وسقوط نظام حكم طالبان،والحرب على العراق، وإسقاط نظام صدام حسين هناك أيضا.

وبعد أقل من أربع وعشرين ساعة على الأحداث، أعلن حلف شمال الأطلسي أن الهجمة على أي دولة عضو في الحلف هو بمثابة هجوم على كافة الدول التسع عشرة الأعضاء. وكان لهول العملية أثر على حشد الدعم الحكومي لمعظم دول العالم للولايات المتحدة ونسي الحزبان

([1]) http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/1710483.stm
http://ar.wikipedia.org/wil 2/9/2014/

الرئيسيان في الكونغرس ومجلس الشيوخ خلافاتهما الداخلية, أما في الدول العربية والإسلامية، فقد كان هناك تباين شاسع في المواقف الرسمية الحكومية مع الرأي العام السائد على الشارع الذي كان أما لا مباليا أو على قناعة بأن الضربة كانت نتيجة ما وصفه البعض بالتدخل الأمريكي في شؤون العالم.

بعد ساعات من أحداث 11 سبتمبر، وجهت الولايات المتحدة أصابع الاتهام إلى تنظيم القاعدة وزعيمها أسامة بن لادن, ويذكر أن القوات الأمريكية ادعت أنها عثرت في ما بعد على شريط في بيت مهدم جراء القصف في جلال آباد في نوفمبر 2001 يظهر بن لادن وهو يتحدث إلى خالد بن عودة بن محمد الحربي عن التخطيط للعملية, وقد قوبل هذا الشريط بموجة من الشكوك بشأن مدى صحته ,ولكن بن لادن في عام 2004 م وفي تسجيل مصور تم بثه قبيل الانتخابات الأمريكية في 29 أكتوبر 2004 م، أعلن مسؤولية تنظيم القاعدة عن الهجوم, وتبعا لمكتب التحقيقات الفيدرالي، فإن محمد عطا واسمه الكامل محمد عطا السي هو الشخص المسؤول عن ارتطام الطائرة الأولى ببناية مركز برج التجارة العالمي، كما اعتبر عطا المخطط الرئيسي للعمليات الأخرى([1])التي حدثت ضمن ما أصبح يعرف بأحداث 11 سبتمبر.

(2) نظرية المؤامرة في إحداث 2001/9/11.

ظهرت الاعتقادات بوجود مؤامرة على الشعب الأمريكي من قبل صانعي القرار، وظهرت بعد ذلك عدة تقارير ساهمت في تعزيز نظرية المؤامرة، وهي كالأتي:

([1])http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/1710483.stm on 25/9/200

• أقامت منظومة نوراد الدفاعية قبل سنتين من العملية الفعلية تدريبات وهمية لضرب برجي التجارة ومبنى البنتاغون[1]. وكانت هناك مناورات لاختبار عمل هذه المنظومة الدفاعية في نفس يوم وقوع الهجمات.

• في سبتمبر 2000 وقبل استلام إدارة جورج دبليو بوش ظهر تقرير أعدته مجموعة فكرية تعمل في مشروع القرن الأمريكي الجديد، كان أبرز المساهمين بها هم ديك تشيني، دونالد رامسفيلد، جيب بوش، باول ولفووتز[2]سمي هذا التقرير إعادة بناء دفاعات أمريكا، ذكر به أن عملية التغيير المطلوبة ستكون بطيئة جدا بغياب أحداث كارثية جوهرية بحجم كارثة بيرل هاربر.

• في 24 أكتوبر 2000 بدأ البنتاجون تدريبات ضخمة أطلق عليها اسم ماسكال .تضمنت تدريبات ومحاكاة لأصطدام طائرة بوينغ 757 بمبنى البنتاغون.

• في 1 يونيو 2001[3]ظهرت تعليمات جديدة وبصورة فجائية من رئاسة الأركان العسكرية تمنع أي إدارة أو قوة جوية بالتدخل في حالات خطف الطائرات بدون تقديم طلب إلى وزير الدفاع والذي يبت بالقرار النهائي بخصوص الإجراء الذي يمكن أن يتم اتخاذه.

• مع تكرار النفي الأمريكي ذكرت تقارير الاستخبارات الفرنسية أن أسامة بن لادن كان قد دخل إلى المستشفى الأمريكي في دبي في 4 يوليو 2001 أي قبل شهرين من أحداث 11 سبمتبر حيث زاره أحد عملاء وكالة استخبارات المركزية، والذي تم استدعائه بعد ذلك فورا إلى واشنطن.

---

(1)http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/1710483.stm on 25/9/2001

(2) http://usatoday30.usatoday.com/news/washington/2004-04-18-norad_x.htm

(3)"acraft%20piracy%20(Hijacking)%20and%20destruction%20of%20Derelict%20airborne%20objects"

- في 24 يوليو 2001 قام رجل أعمال يهودي اسمه لاري سيلفرشتاين باستئجار برجي التجارة من مدينة نيويورك لمدة 99 سنة بضمان عقد قيمته 3.2 مليار دولار وتضمن عقد الإيجار بوليصة تأمين بقيمة 3.5 مليار دولار تدفع له في حالة حصول أي هجمة إرهابية على البرجين([1])وقد تقدم بطلب المبلغ مضاعفا باعتبار أن هجوم كل طائرة هو هجمة منفصلة. واستمر سيلفرشتاين بدفع الإيجار بعد الهجمات وضمن بذلك حق تطوير الموقع وعمليات الإنشاءات التي ستتم مكان البرجين القديمين.
- في 6 سبتمبر 2001، تم سحب جميع كلاب اقتفاء أثر المتفجرات من البرجين وتم توقيف عمليات الحراسة المشددة على الرغم من التحذيرات الأمنية المتكررة من مخاطر أمنية في 6 سبتمبر 2001، قفز حجم بيع والتخلص من أسهم شركات الطيران الأمريكية بحجم بلغ أربعة أضعاف حجم البيع والتخلص الطبيعي لهذه الأسهم. وفي 7 سبتمبر قفز حجم بيع والتخلص من أسهم بوينغ الأمريكية إلى حجم بلغ خمسة أضعاف حجم البيع والتخلص الطبيعي لهذه الأسهم. وفي 8 سبتمبر قفز حجم بيع والتخلص من أسهم شركة أميريكان أيرلاينز إلى حجم بلغ 11 ضعف حجم البيع والتخلص الطبيعي لهذه الأسهم. وحركة البيع والشراء اللاحقة بعد الأحداث وفرت أرباح وصلت إلى 1.7 مليار دولار أمريكي [2].
- يوم 10 سبتمبر[3] 2001 قام العديد من المسؤولين في مبنى البنتاغون بإلغاء رحلات طيرانهم ليوم 11 سبتمبر بصورة مفاجئة .

([1])http://www.cnsnews.com/ViewNation.asp?Page=/Nation/archive/200604/NAT20060427c.html

(2) http://www.chicagotribune.com/business/chi-0109190296sep19-story.html2001/9/21

(3) http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/1710483.stm on 25/9/2001

- يوم 10 سبتمبر وصل إلى ويلي براون محافظ سان فرانسيسكو اتصال هاتفي ينصحه بعدم الطيران إلى نيويورك لحضور اجتماع كان مقررا عقده في 11 سبتمبر، ولم يغادر بناء على تلك النصيحة([1])وأتضح فيما بعد أن المكالمة صدرت من مكتب كونداليزا رايس.
- ظهرت تقارير عن رؤية أسامة بن لادن ليلة 11 سبتمبر في باكستان في مستشفى عسكري باكستاني([2])حيث تم إخلاء جميع العاملين من قسم المجاري البولية واستبدالهم بعاملين من الجيش بحسب إحدى الموظفات بها.
- في 10 سبتمبر تم تحريك معظم المقاتلات الأمريكية إلى كندا والاسكا في مناورة تدريبية سميت الشر الشمالي لمحاربة هجوم أسطول طيران روسي وهمي، وفي 11 سبتمبر تم بث صور طائرات مقاتلة وهمية على شاشات الرادارات العسكرية مما أربك الدفاعات الجوية في منظومة نوراد ذلك اليوم, ولم يبقى في الولايات المتحدة الأمريكية بكاملها سوى أربع عشر مقاتلة للحماية، وفي 11 سبتمبر تم إرسال ثلاث طائرات إف16 هم ما تبقوا بجانب البنتاغون إلى مهمة تدريبية في شمال كارولينا .
- الرواية الرسمية :طائرة البوينغ 757 في رحلتها رقم 77 والتي ضربت البنتاغون حسب الرواية الرسمية) استدارت 330 درجة في الهواء بسرعة 530 ميل في الساعة وانخفضت بنفس الوقت 700 قدم حيث تم ذلك خلال دقيقتين ونصف لتتمكن من التحطم داخل البنتاغون, ورأي الخبراء يستحيل على طائرة بوينغ 757 القيام بتلك المناورة، وإذا ما تمت تلك المحاولة

(1)د محمد محمود ولد محمد (2010), **جذور وتداعيات 11 سبتمبر**, عالم الكتب الحديث،الأردن,ص110.
(2)http://www.cbsnews.com/stories/2002/01/28/eveningnews/main325887.shtml

ستصاب الطائرة بحالة تسمىSTALL ،وهذا يعني انعدام استجابة الطائرة أوتوماتيكيا ([1]) أي فقدان السيطرة بشكل كامل على حركة الطائرة.

- في نوفمبر 2002 سقطت طائرة وذلك بسبب اصطدامها بعامود إضاءة قبل وصولها إلى المطار لتنقل الرئيس الأمريكي السابق جورج بوش الأب إلى الإكوادور، حيث تمزق المحرك وتناثر، بينما حسب الرواية الرسمية تمكنت رحلة 77 من الاصطدام وقلع خمسة أعمدة إنارة من الأرض دون أن تصاب الأجنحة أو المحركات بأي ضرر,ولم يظهر على العشب الأخضر أمام مبنى البنتاغون أي علامات اصطدام أو تزحلق للطائرة. لم يظهر أي جزء كبير كذيل أو أجزاء جناح من الطائرة التي صدمت مبنى البنتاغون([2]) الرواية الرسمية تقول أن حرارة الاحتراق بخرت الطائرة .وعلى الرغم من تبخر معدن الطائرة، تم التعرف على 184 شخص من أصل مائة وتسعة وثمانون شخص قتلوا، منهم أربع وستون شخصا كانوا على متن الطائرة التي تبخرت بسبب الحرارة, مع مراعاة أن محركا ([3])الطائرة التي تبخرت تزن اثني عشر طن ما مادة التيتانيوم ذات درجة الانصهار المرتفعة.
- ظهرت ثلاث قطع صغيرة تم التعامل معها على أساس أنها من بقايا الطائرة, لم تتطابق هذه القطع مع أي مكون من مكونات البوينغ 757.

---

(1) د. محمد محمود ولد محمدو(2010), **جذور وتداعيات 11 سبتمبر**, عالم الكتب الحديث،الأردن ص111.

([2]) د. محمد محمود ولد محمدو(2010), **جذور وتداعيات 11 سبتمبر**, ,مرجع سابق,ص141**.**

(3)http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/1710483.stm on 25/9/2001

- قبل انهيار القسم الصلب في مبنى البنتاغون لم تظهر الصور المتسربة أي فتحات في الجدار عدا فتحة واحدة بالكد تكون مساوية لحجم جسم الطائرة (1)ولم يظهر أي فتحات أخرى لاختراق الأجنحة أو المحركات الضخمة.
- ظهرت رائحة مادة الكوروديت بصورة مميزة في مبنى البنتاغون وهو وقود للصواريخ والقذائف ولا يستعمل كوقود للطائرات.
- لم يسقط البرجان الرئيسيان فقط بل وسقط برج التجارة رقم 7، والذي يحوي مقر السي أي آيه والخدمات السرية بعد عدة ساعات، بدون تفسير منطقي، واتضح أنه مملوك بالكامل للآري سيلفرشتاين الذي كان قد استأجر باقي الأبراج, وجميع البنايات المحيطة بالبرج السابع لم تتأثر, بل حتى لم يسقط زجاجها, التفسير الرسمي هو أن شظايا نارية وصلت إلى البرج وأدت إصابته بأضرار مدمرة واشتعال النار في داخله وبالتالي انهياره على شكل قد يخطئه البعض على أنه تفجير متحكم به, إذا صحت هذه النظرية يكون هذا البرج هو البرج الثالث في تاريخ البشرية يسقط بسبب الحريق، أول برجين سقطا هما برجي التجارة.
- تم الكشف في برنامج بث على الهواء مباشرة عن ترتيبات لأري سيلفرشتاين لتفجير البرج 7 ذلك اليوم, الخبر الذي استغرق بثه عشرة دقائق تعرض للتشويش خمس مرات. لأري سيلفرشتاين استلم 861 مليون دولار قيمة تأمين عن ذلك المبنى والذي كلف شراءه 386 مليون دولار (2)بربح صافي غير خاضع للضرائب يقارب 500 مليون دولار.
- تحدث الناجون عن انفجارات كانت تحدث داخل الأبراج إلا أن التحقيق الرسمي تجاهل ذلك.

---

(2)http://www.cbsnews.com/stories/2002/01/28/eveningnews/main325887.shtml

(1) http://www.cbsnews.com/stories/2002/01/28/eveningnews/main325887.shtml

- استغرق سقوط البرج الجنوبي عشرة ثوان وهي فترة الزمنية اللازمة للسقوط الحر من أعلى البرج بدون أي إعاقة أو مقاومة, أي أن الجزء العلوي كان يسقط في الفراغ وليس على باقي هيكل البرج الذي يقف أسفل منه. وتسجيل أصوت تفجيرات من البنايات المقابلة للأبراج,ووصل رجال الإطفاء إلى الطابق رقم 78 واستطاعوا مكافحة النيران في ذلك الطابق مع أنه الطابق الذي أصابته الطائرة والذي يفترض أنه قد ذاب بسبب الحرارة. منعت السلطات الأمريكية صدور شريط صوتي يؤكد هذا الأمر إلى أن تم تسريبه إلى الصحافة [1]وصف الكثير من رجال الإطفاء ما شاهدوه بأنه عملية تفجير للبرجين.

- تم الحصول على أدلة تشير إلى حدوث تفجيرات تحت الأرض أسفل البرجين لحظات قبل الانهيارات, هذه التفجيرات تم التقاطها من قبل مراصد جامعة كولومبيا.

- اتهمت أمريكا بن لادن في الضلوع بالهجمات ولكن بن لادن علق على الحادثة فقال: انه يثني على فاعلي العملية ولم يذكر أنه مسئول عنها بل قال أنه في ولاية إسلامية ولا يمكنه تنفيذ أي عمل إلا بإذن إمام الولاية.

- أجواء الولايات المتحدة وأي دوله في العالم مغطاة بشبكه ترصد تحرك الطائرات ولم تتحرك أي طائرة من طائرات سلاح الجو الأمريكي في ثمان وعشرين قاعدة على مستوى أمريكا، ولماذا لم يبلغ أي كمبيوتر عن فقدان طائرة وتحولها من مسارها وأن أصلا هذه المنطقة لا تدخلها الطائرات .

---

(1) http://www.cbsnews.com/stories/2002/01/28/eveningnews/main325887.shtml

- كان هناك خمسة إسرائيليين يصورون البرجين من سطح شركتهم وهم يضحكون وقد اعتقلوا ولكن أطلق سراحهم بعد72 ساعة ([1]).

- وطالبت الولايات المتحدة الأمريكية أسامه بن لادن من طالبان، لكن طالبان اشترطت على الولايات المتحدة أن تعطيها دليل على أنه الرأس المدبر لهذه العملية.

- ظهر بن لادن في شريط فيديو أظهرته الحكومة الأمريكية وتحدث ونسب العملية له، ولكن الشخص المتحدث لم يكن بن لادن بل لم يكن حتى يشابهه، وفي التدقيق بالفيديو رأى مؤيدي نظرية المؤامرة بأنه يحمل خاتم من ذهب وهذا ما تحرمه الشريعة الإسلامية وظهر بن لادن يكتب بيده اليسرى مع أن كل الذين يعرفوه شاهدوه يكتب باليمنى.

وقد تم توثيق ذلك من قبل بعض المهتمين بالفيلم الأمريكي الوثائقي Loose Change والذي يوضح علاقة الحكومة الأمريكية بتفجيرات 11 سبتمبر بشكل مصور ومدعوم بالوثائق الرسمية والمقابلات الشخصية والتحليل العلمي.

(3) أحداث اختطاف الطائرة الاكرانية 2014/8/7.

الطائرة انطلقت من منطقة خاركوف الروسية وعلى متنها قرابة مائة وعشرة راكب تابعة لشركة «بكاسوس» التركية وأكد مسؤولون أتراك إن مواطناً أوكرانياً حاول اختطاف طائرة تركية طالباً من الطيارين التوجه إلى مدينة سوتشي الروسية حيث تقام مراسم افتتاح الألعاب الأولمبية الشتوية، ومهدداً بامتلاكه قنبلة، واستطاع الطيارون الهبوط في تركيا حيث ألقت قوات الأمن القبض على الخاطف,بعد أن أقنع الطيارون الخاطف بتحويلهم مسار الرحلة إلى

---

(1) http://www.theguardian.com/world/2002/aug/05/september11.usaDavid Batty and Julian Borger, Washington Monday 5 August 2002 01.43 BST

سوتشي([1])نجحوا في الهبوط باسطنبول بعد إخبار مسؤولي المطار بالحادثة، حيث دخلت قوات الأمن التركية من مدخل قمره القيادة واعتقلت الخاطف.حسب المعلومات التي أوردتها وسائل إعلام تركية ودولية، فقد أقلعت الطائرة من مدينة خاركوف في أوكرانيا وهدد أحد الركاب أن يقوم بتفجير نفسه في حال لم يحيل القبطان وجهة الطائرة الى سوتشي في روسيا حيث افتتحت الألعاب الأولمبية الشتوية اليوم. وحاول الراكب دخول قمرة القيادة عنوة في محاولة لتغيير مسار الطائرة المتوجهة الى تركيا، لكن الركاب سيطروا عليه وفقا لمصادر تركية([2]).

(1)http://www.i24news.tv/ar/ 2 / 8 / 2014

(2) http://www.i24news.tv/ar7/8/2014

الفصل الثاني

الاختصاص القضائي الدولي والوطني في معاقبة جريمة اختطاف الطائرات والتدابير الوقائية منها

سعت كل دولة إلى تجريم هذه الأفعال؛ لخطورتها وتعددت وتباينت الأوصاف أو التجريم واختلفت العقوبات باختلاف الدول حسب السياسة الجنائية وتعتبر جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم الجديدة التي ظهرت نتيجة التقدم والتطور وأخذت هذه الظاهرة تتزايد بالستينات مما أدى إلى إعادة النظر في تشريعاتها وقوانينها الداخلية لقمع هذه الجريمة وكون أن بعض الدول لا تعاقب على جريمة اختطاف الطائرات كجريمة مستقلة فيمكن تطبيق الأحكام المتعلقة بالجرائم العادية التي وردت في شأنها نصوص في القانون العقوبات التي تدخل ضمن أفعال اختطاف الطائرات كالجرائم التي تقع على الأشخاص الخطف والاعتداء وسلب الأموال والاعتداء على سلامة النقل وسنتناول ذلك في المطلبين الآتيين :

المبحث الأول: الاختصاص القانوني والقضائي في جريمة اختطاف الطائرات.

المبحث الثاني :الإجراءات الأمنية والتدابير الوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات.

المبحث الأول

الاختصاص القانوني والقضائي في جريمة اختطاف الطائرات

عملت الدول على معالجة مشكلة اختطاف الطائرات بقانون خاص جديد كونها تعد جريمة,وخطف الطائرات والسيطرة عليها لخطورتها واضحة فهي تنطوي على مساس بالحرية الشخصية للمجني عليهم وتنال من حقهم في الأمن الشخصي، وتنال من سلامة وأمن النقل الجوى وتمد الجناة بوسيلة بالغة الخطورة في ارتكاب جرائم أخرى. وترتبط غالباً بمجموعة من الجرائم التي تتصف بالخطورة، كالقتل والجرح وأخذ الرهائن ومقاومة السلطات والمساس بمنشآت المطارات واستخدام الأسلحة النارية أو المتفجرات أو بالتعدي على رجال وموظفي الأمن بالمطارات أو انتحال صفاتهم. وقد تقع على الطائرة ذاتها أو أحد أجهزتها. وهى تهدد الاستقرار الاقتصادي وتؤثر على النشاط السياحي ولمعرفة الاختصاص القضائي والقانوني الوطني في تجريم جريمة اختطاف الطائرات سأتناول في هذا المبحث ما يأتي:

المطلب الأول:الاختصاص القانوني والقضائي الوطني في تجريم جريمة اختطاف الطائرات.

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي الدولي في معاقبة جريمة اختطاف الطائرات.

المطلب الأول

الاختصاص القانوني والقضائي الوطني في تجريم جريمة اختطاف الطائرات

أدت جسامة جريمة خطف الطائرات وتعريضها للخطر إلى اعتبارها من الجرائم الدولية. ويترتب على توافر هذه الصفة مجموعة من الآثار أهمها الخروج على القواعد العامة في الاختصاص المكاني فينعقد الاختصاص لقانون الدولة إذا امتد أثر الجريمة لإقليمها، على الرغم من أن مجرد وقوع أثر الجريمة بعد ارتكابها لا يرتب اختصاصاً للقانون الوطني. ويتمثل الخروج في التوسع في مبدأي الشخصية الإيجابية والسلبية فلا يشترط عودة الجاني، ووقوع الجريمة على مجني عليه يحمل جنسية الدولة أو على أحد المقيمين بها إقامة دائمة يكفى لانعقاد اختصاصها ولو كان الفعل بالخارج. ويمتد الاختصاص إذا مس الفعل بأمن الدولة.

إذا هبطت الطائرة في إقليم الدولة والمتهم بارتكابها لا يزال على متنها, كما يمتد في حالة ارتكاب الجريمة على متن طائرة مؤجرة إلى شخص يكون مركز عمله الرئيسي في تلك الدولة أو يكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز.

وقد أوجبت النصوص الدولية على الدولة التي يتواجد على أرضها مرتكب الجريمة أن تقوم بالقبض أو التحفظ عليه وأن تطبق قاعدة التسليم أو المحاكمة(1)وبناء على ذلك سأتناول في هذا المطلب ما يأتي:الفرع الأول:الاختصاص القضائي الوطني في تجريم جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الثاني: الاختصاص القانوني الوطني في معاقبة جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الأول

(1)المؤتمر القانوني للطيران المدني (201),**الإرهاب الجوي والمسؤولية الجنائية** ,دبي, موقع البيان.

http://www.albayan.ae/economy/local-market/2012-04-25-1.1637622

الاختصاص القانوني الوطني في تجريم جريمة اختطاف الطائرات

كثير من الدول عالجت مشكلة اختطاف الطائرات إما بإصدار قانون جديد يختص بجرائم اختطاف الطائرات أو بتعديل قانون العقوبات الوطني ليتلاءم مع جريمة اختطاف الطائرات أو في حالة عدم النص على جريمة اختطاف الطائرات وسيتم تناولها كالأتي:

أولا: حالة إصدار قانون خاص جديد مستقل بجريمة اختطاف الطائرات:

المملكة المتحدة حيث صدر قانون اختطاف الطائرات الانجليزي لسنة 1971م بغرض تنفيذ اتفاقية لاهاي لسنة 1970 وقد نصت المادة الأولى منه على تعريف جريمة اختطاف الطائرات بأنها كل شخص على متن طائرة في حالة طيران يستولي على الطائرة أو يمارس السيطرة عليها باستعمال القوه أو التهديد من أي نوع كان يعتبر مرتبكا جريمة اختطاف الطائرات أيا كان جنسيته وأيا كانت دوله تسجيل الطائرة(1).وقد حددت الفقرة 2 من المادة (1) من اتفاقية لاهاي1970م, عقوبة ارتكاب هذه الجريمة أو التحريض أو المساعدة عليها بالسجن مدى الحياة إلا انه لم ينص أن الشروع جريمة تستحق العقاب كما وقعت(2).لجأت فرنسا بتشريع بتجريم اختطاف الطائرات في قانون العقوبات ثم استخدمت المادة 462 عقوبات بقانونها الصادر في 1970م لجرائم أفعال الخطف الطائرات وبعدها قامت بإصدار المادة 343 عقوبات القانون الصادر 1971(3)لتجريم اخذ الرهائن.

القانون الفدرالي الأمريكي فقد فرق بين الجرائم التي تهدد الطائرة في رحلاتها الداخلية والجرائم التي تتسم بالصفة الدولية فوصف الأولى وعاقب عليها بموجب المادة 1/1472 من قانون

---

(1)د. أسامه مصطفى إبراهيم , **خطف الطائرات** , المرجع السابق, ص 66

(2) د. محمد المجذوب , **خطف الطائرات** , مرجع سابق ,ص 170.

(3)د. صلاح الدين جمال الدين , **إرهاب الطائرات (مشكلة لوكربي)** ,مرجع سابق ,ص96

الجرائم الدولية بموجب نص المادة (,3,2,1) (1)تأثر بما ورد باتفاقية لاهاي عام 1970 وجعل معيار الدولية هو إن يكون مكان إقلاع أو هبوط الطائرة الذي ارتكبت فوقه الجريمة محددا رسميا.

المشرع الكويتي أحسن صنعا عندما اخذ باتفاقية لاهاي مونتريال 1971وهذا خلق نوع من التجانس بين التشريعات الوطنية الأمر الذي ساعد عدم إفلات الجناة من العقاب بحجة اختلاف التعريفات الواردة بالتشريعات الداخلية .ونصت المادة الثالثة من القانون الكويتي على العقوبات المقررة على الاستيلاء غير المشروع الطائرات الذي يستخدم القوه أو التهديد فيها وتكون العقوبة الحبس المؤبد أو المؤقت الذي لا يقل عن عشر سنوات فان اقتران الاختطاف باحتجاز شخص أو أكثر إلى غير الجهة التي كان متجها إليها وتصبح العقوبة الحبس المؤبد أو المؤقت للذي لا يقل عن عشر سنوات(2). وتشدد العقوبة إذا نتج عن الاختطاف جرح شخص أو إصابته بأذى وتدمير الطائرة أو إلحاق الأذى بحيث تكون العقوبة الإعدام أو الحبس المؤبد والإعدام إذا نتج عن الجريمة موت إنسان (3).

دولة قطر من الدول التي أصدرت حديثا قانون يعاقب جريمة اختطاف الطائرات إذ صدر القانون رقم 15 لسنة 2002 بشأن الطيران المدني الذي نص في ألفقره الخامسة من المادة 94 منه يعد مرتكبا لجريمة الاعتداء على الطائرات أي شخص يرتكب عمدا أو يشرع في ارتكاب أو يكون شريكا لشخص يقوم بالقوة والتهديد باستعمال القوه أو بأي صوره من صور الإكراه

---

(1) د.سمعان بطرس(1969) , **تغيير مسار الطائرات بالقوة ,المهلة المصرية للقانون الدولي**,القاهرة, ص167.

(2). د.عبدا لعزيز عبدالهادي(1970), **القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية** , العربية للعلوم الإنسانية , جامعة الكويت, ص25.

(3)د.يحيى احمد ألبنا(1994) , **الإرهاب الدولي ومسؤولية الشركات** , الطبعة الأولى , دار المعارف, الإسكندرية,ص 13.

بالاستيلاء على طائرات وهي في حالة طيران أو السيطرة على قيادتها(1).وفقا للمادة 107 تكون العقوبة الإعدام أو الحبس المؤبد إذا ترتب الفعل موت شخص أو السجن مده لا تتجاوز عشر سنوات(2)في حالة الاختطاف أو السيطرة عليها ولا تخل أحكام هذا القانون بتوقيع أي عقوبة أشد ينص عليها قانون العقوبات وأي قانون آخر.

ثانياً:تعديل قانون العقوبات الوطني ليتلاءم مع جريمة اختطاف الطائرات

ومن الدول التي سعت إلى تعديل قانونها الرقابي دولة مصر وكان قانون رقم 28 سنه 1981 هو الذي يعني بحماية وسلامة الطيران المدني إلا أنه لم ينص صراحة جرائم اختطاف الطائرات وان كان يعد كل من يقوم عمدا أو دون وجه حق مشروع بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائره في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر يعده مرتكبا لجريمة يعاقب عليها القانون.

إن المشرع المصري ورغبة منه لمعالجة هذا القصور أصدر في عام 1992 القانون رقم 97 لسنة 1992 الخاص بتعديل بعض نصوص قانون العقوبات والإجراءات الجنائية بإضافة مواد خاصة بجريمة الإرهاب ومن تلك المادة (88) الخاصة بجريمة اختطاف وسيله من وسائل النقل الجوي أم البري أم المائي معرضا سلامة من بها لخطر(3).إن هذا النص قد جاء مطلق وواسع من حيث المضمون فلا يشترط إن تكون هذه السيطرة أو الخطف من داخل الطائرة أو خارجها ولم يحدد فتره معينه فيجوز أن يكون الخطف إثناء الطيران أو قبل الإقلاع وتشدد العقوبة لتصبح عقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة في الأحوال الآتية:

---

(1) ألحديثي,أ.د.عبدالعزيز شعبان خالد ,**أحكام اختطاف الطائرات في القانون الدولي** ,مرجع سابق,ص 18.

(2) الجريدة الرسمية, دولة قطر, وزارة العدل , العدد التاسع 2002/9/4م.

(3). القانون رقم 97 لسنة 1992 الخاص بتعديل نصوص قانون العقوبات المصري المتعلقة بجريمة الإرهاب .

(1)إذا استخدم الجاني الإرهاب كوسيلة لتحقيق سيطرته على وسيلة النقل(طائرة).

(2)إذا نشأ عن فعل الاختطاف جروح أو فقد إحدى العينين أو عاهة مستديمة يستحيل برؤها أو الجروح التي ينشأ عنها مرض أو عجز عن الأشغال الشخصية مده تزيد عن عشرين يوما .

(3)إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات ألعامة في إثناء تأدية وظيفتها في استعادة الطائرة المختطفة وسبب التشديد هو حمل الخاطف للرضوخ لأوامر السلطات المختصة وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الاختطاف موت شخص سواء أكان داخل الطائرة أم خارجها(1) .

نصت ألفقره الرابعة من المادة التاسعة(2)قانون العقوبات الأردني وتعني هذه المادة إن المركبة الهوائية (لم يذكر المشرع الأردني مصطلح الطائرة)التي تكون في الإقليم الجوي الأردني ولم يتعدي شفير الطائرة أي تكون داخل المركبة الهوائية في داخل إقليم الدولة الأردنية في الجو لا تسري إحكام القانون الأردني .المادة العاشرة (3)وتعني هذه المادة إي شخص لا يحمل الجنسية الأردنية وهو مقيم في المملكة الأردنية ويشترط الإقامة ليس المرور عبر الحدود , قد قام بفعل يعاقب عليه القانون الأردني هنا يجوز توقيع العقاب عليه من قبل السلطات الأردنية ما لم يكن هناك اتفاقيات تسليم المجرمين بين ألدوله الأردنية وباقي الدول ,وهذا الشخص قد طلب

---

(1)د.محمد محمود سعيد(1995) ,**جرائم الإرهاب**, الطبعة الأولى ,دار الفكر العربي ,القاهرة, ص81 .

(2)قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960 والمعدل بالقانون رقم 8 لسنة 2011,المادة الثامنة لا يسري القانون الأردني(على الجرائم المقترفة في الإقليم الجوي الأردني على متن مركبة هوائية أجنبية إذا لم تتجاوز الجريمة شفير المركبة على أن الجرائم التي لا تتجاوز شفير المركبة الهوائية تخضع للقانون الأردني إذا كان الفاعل أو المجني عليه أردنياً أو إذا حطت المركبة الهوائية في المملكة الأردنية الهاشمية بعد اقتراف الجريمة .على الجرائم المقترفة في البحر الإقليمي الأردني أو في المدى الجوي الذي يغطيه على متن سفينة أو مركبة هوائية أجنبية إذا لم تتجاوز الجريمة شفير السفينة أو المركبة الهوائية).

(3)قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960 والمعدل بالقانون رقم 8 لسنة 2011,المادة العاشرة (على كل أجنبي مقيم في المملكة الأردنية ,فاعلا كان أو شريكا محرضا أو متدخلا ارتكب خارج المملكة الأردنية جناية أو جنحه يعاقب عليها القانون الأردني إذا لم يكن استرداده قد طلب أو قبل).

استرداده. ويقصد بهذا أن قانون العقوبات الأردني اخذ بمبدأ الاختصاص القضائي العالمي, وهنا يجوز للسلطات الأردنية توقيع العقاب على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات إذا أقاموا بالمملكة الأردنية الهاشمية.

وجرم قانون العقوبات الأردني الإعمال الإرهابية,حيث ذكر في ألفقره الثالثة من المادة 148([1])إذا نتج عن الإعمال الإرهابية تخريب سفينة وعلى اختبار كون جريمة القرصنة البحرية هي إحدى جرائم الإرهاب, وبالتالي يحق للسلطات الأردنية ضبط مرتكبي جريمة القرصنة البحرية وتوقيع العقاب عليهم. استنادا للاختصاص العالمي لمعاقبه مرتكبي جريمة القرصنة البحرية,وتكون العقوبة ألموقعه عليهم هي الإشغال الشاقة المؤبدة.

ويرى الباحث أن يتم تعديل قانون العقوبات الأردني لأنه لم ينص على جريمة اختطاف الطائرات صراحة كونها أصبحت ألآن من الجرائم الدولية الخطيرة التي ينبغي على المشرع الأردني الأخذ بها وإعطائها الأولوية بوجود نصوص قانونية تجرم أفعال اختطاف الطائرات.

ثالثا:حالة عدم النص على جريمة اختطاف الطائرات على جرائم مختلفة ومن الدول التي لم تصدر قانونا بشأن جريمة اختطاف الطائرات أو تعديل قانونها الجنائي أو العقابي دولة السودان إذ لم يتضمن القانون الجنائي السوداني لسنة 1991 النص على جريمة اختطاف الطائرات

---

(1) قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960 والمعدل بالقانون رقم 8 لسنة 2011. ونصت المادة 148 من قانون العقوبات الأردني بأنه(1-المؤامرة التي يقصد منها ارتكاب عمل أو إعمال إرهابيه ,يعاقب عليها بالإشغال الشاقة المؤقته2- كل عمل إرهابي يستوجب الإشغال الشاقة لخمس سنوات على الأقل 3-وهو يستوجب الإشغال الشاقة المؤبدة إذا نتج عنه التخريب ولو جزئيا في بنايه عامه أو مؤسسه صناعية أو سفينة أو منشات أخرى , أو التعطيل في سبل المخابرات والمواصلات و النقل).

كجريمة مستقلة قائمه بحد ذاتها وبالرغم من ذلك فقد تنطوي هذه الجريمة على عدة أفعال غير مشروعه إذ وفقا لهذا القانون قد تشكل ([1]):

1.جريمة ألحرابه: تنص المادة (167) ([2])من القانون الجنائي السوداني لسنة 1991 على انه (يعد مرتكبا جريمة ألحرابه من يرهب العامة أو يقطع الطريق بقصد ارتكاب جريمة على الجسم أو العرض أو المال ([3]).

2.جريمة الاعتداء على الحريات الشخصية :قد تنطوي جريمة اختطاف الطائرات على جريمة الخطف المنصوص عليها في المادة (162) من القانون الجنائي السوداني والتي تنص على انه (من يخطف شخصا بأن يرغمه أو يغريه بأي طريقه من طرق الخداع على إن يغادر مكانا بقصد ارتكاب جريمة بالاعتداء على ذلك الشخص أو حريته).

فأن الخاطف عموما يرغم كل ركاب الطائرة بالإضافة إلى طاقمها على تغيير مكان الهبوط إلى مكان أخر وبعد ذلك يتم حجزهم كرهائن لقصد تحقيق مطالبة وعقوبة الخاطف السجن مدة لا تتجاوز عشر سنوات أو بالغرامة أو العقوبتين معا وتعتبر هذه العقوبة مناسبة وفقا للقانون الحالي بشأن اختطاف الطائرات([4]).

3.الجرائم الواقعة على النفس والجسم في إثناء الطيران :

---

(1)د. أسامه مصطفى إبراهيم , **خطف الطائرات** , المرجع السابق, ص 81.

(2) القانون الجنائي السوداني لسنة 1991.

(3) تنص المادة (167)من القانون الجنائي السوداني (ان يقع الفعل خارج العمران في البر أو البحر أو الجو أو داخل العمران مع تعذر الغوث.باستخدام السلاح أو أي أداه صالحه للإيذاء أو التهديد بذلك,إن هذه المادة تشترط تحقق عنصر الرهبة للعامة أو قطع الطريق وهذا العنصر متوافر ومتحقق في جريمة اختطاف الطائرات فالرهبة تصيب كل ركاب وطاقم الطائرة بل تتعدى إلى ذويهم أيضا).

(4)د.هيثم احمد حسن الناصري,**خطف الطائرات** ,مرجع سابق,ص160.

إن الخاطف يعتبر مسئولا عن تلك الأفعال وإن كان لم يكن قاصدا إحداث تلك النتائج لأنها نتيجة راجحة لفعلة فمن يخطف طائره مستخدما أسلحه أم مواد متفجرة يعلم أو يفترض فيه العلم أن من شأن ذلك أن يعرض حياة الركاب للخطر وكذا الحال بمن يأمر قائد الطائرة بتغيير مسارها إلى دولة ما مع إخطاره بعدم توفر الوقود اللازم للوصول إلى تلك ألدوله فإذا سقطت ونتج عن ذلك وفاة بعض الركاب فان الخطف يعتبر مرتكبا جريمة القتل العمد المنصوص عليها في المادة (131) من القانون الجنائي السوداني لسنه 1991.

1. جريمة الإرهاب: نصت المادة (144) من القانون الجنائي السوداني على أنه يعد مرتكبا جريمة الإرهاب كل من:

1. بتوعد غيره بالإضرار به أو بأي شخص قاصدا بذلك تهديده أو حملة على أن يفعل مالا يلزمه قانونا أو لا يفعل ما يجوز له قانونا.

2. تصدر منه حركه أو تحفيز قاصدا بذلك استعمال القوه الجنائية أو عالما باحتمال إن يلقى ذلك فيروّع أي شخص حاضر إن يوشك إن يستعمل معه القوه الجنائية. ومن الاستعراض السابق لنصوص القانون الجنائي السوداني لسنة 1991 يستشف لنا أن هذا القانون لم يتعرض إلى جريمة اختطاف الطائرات بشكل واضح إلا انه عالجها باعتبارها تشكل أفعالا غير مشروعه في شكل جرائم مركبه لا تناسب عقوبتها مع خطورة هذه الجريمة(1) وبما تسببه من إضرار وإثارة الرعب والفزع والأذى للركاب وربما الموت في أحيان أخرى وتعطيل للنقل الجوي وتوتر في العلاقات بين الدول.

([1])د. أسامه مصطفى إبراهيم ,**خطف الطائرات المدنية**, المرجع السابق , ص,82.

ويرى الباحث إن جميع الدول تجرم في قانونها الوطني أي أفعال تتعلق بجريمة اختطاف الطائرات وقد وضعت لها إما قوانين خاصة أم أشارت إلى تلك الجريمة من خلال قانون العقوبات لذا ينبغي على الدول أن يكون هناك قانون خاص في الجرائم المتعلقة في امن الطائرات والمطارات.

رابعا: قانون مكافحة الإرهاب الأردني رقم 55 لسنة 2006.

لاشك في أن الإرهاب قد أصبح اليوم من أخطر ما يهدد أمن الإنسانية جمعاء ويشكل خطراً على مصالحها الحيوية، ويمثل إخلالاً بالمبادئ الأخلاقية والدينية السامية وخرقاً للقواعد القانونية الدولية وميثاق الأمم المتحدة.

ولقد تنبه الأردن لخطورة الإرهاب منذ زمن طويل واكتوى بناره ، وخطى خطوات واسعة في مجال مكافحة الإرهاب وخاصة فيما استحدثه من نصوص تشريعية لتكون بمثابة صمام أمان لحماية المجتمع الأردني من خطر الإرهاب([1]) وكذلك اتخذ الأردن عدة تدابير وآليات من أجل تفعيل الجهود الرامية لمكافحة الإرهاب, في نطاق المواجهة التشريعية لمشرعنا الأردني للإرهاب فقد صدر قانون منع الإرهاب رقم (55) لسنة 2006 وكذلك قام باستحداث تعديلات على نصوص قانون العقوبات بالقانون المعدل رقم 16 لسنة 2007 .

ويُسّجل لمشرعنا الأردني في مجال سياسته التشريعية سرعة استجابته للمتطلبات الدولية والجهود الرامية لمكافحة الإرهاب خاصة بعد إحداث الحادي عشر من أيلول وتفجيرات عمان الإرهابية التي استهدفت الفنادق في عمان أثناء حفل زفاف وأزهقت حياة المدنيين الأبرياء.

([1])قانون مكافحة الإرهاب الأردني رقم 55 لسنة 2006.

والأردن وسعياً منه لإبراز الصورة الحقيقية للإسلام في رسالة عمان ([1]) والتي تم تبنيها في التاسع من تشرين الثاني لعام 2004 , وكذلك بينت الرسالة أن الإسلام دين قائم على التوازن والوسطية ويحمل في جوهره رسالة سلام ومحبه جاءت لترسي دعائم الحق وتقييم موازين العدل والإنصاف بين الناس .

كذلك اتخذ الأردن مجموعة من الإجراءات التنفيذية لمكافحة الإرهاب من خلال تبادل المعلومات الاستخباراتية وتبادل تسليم المطلوبين، والمشاركة في المؤتمرات الدولية لمكافحة الإرهاب ، والانضمام لسبعة اتفاقيات دولية متعلقة بمكافحة الإرهاب ، كذلك اتخذت إجراءات لمراقبة الحدود الأردنية لمنع تهريب الأسلحة والذخائر والمتفجرات,كذلك تجدر الإشارة أن الأردن اتخذ سلسلة من الإجراءات لقمع تمويل الإرهاب والرقابة على التحويلات النقدية في البنوك الأردنية ووقع على الاتفاقية الدولية لقمع وتمويل الإرهاب لسنة 1999 وبالتالي أرسى آلية فعالة وصارمة لعدم تحويل موارد مالية يشتبه بعلاقتها بنشاطات إرهابية, وبناء على ما سبق نخلص للقول: أن موقف المشرع الأردني جاء متماشياً ومتوافقاً مع مقتضيات مكافحة الإرهاب الدولي , وكذلك اتخذ مجموعة من التدابير الأمنية الفاعلة لكبح جماح هذا الخطر المحدق وإجهاض مشروعه الإرهابي ,كذلك تجدر الإشارة أن الأردن اتخذ سلسلة من الإجراءات لقمع تمويل الإرهاب والرقابة على التحويلات النقدية في البنوك الأردنية ووقع على الاتفاقية الدولية لقمع وتمويل الإرهاب لسنة 1999م وبالتالي أرسى آلية فعالة وصارمة لعدم تحويل موارد مالية يشتبه بعلاقتها بنشاطات إرهابية .

([1]) رسالة عمان التي تهدف لإظهار قيم الإسلام الإنسانية العميقة وروحه السمحة الحريصة على كل ما يُكرم الإنسان وينأى به عن الشرور والموبقات, تم تبنيها في التاسع من تشرين الثاني لعام 2004.

الفرع الثاني

الاختصاص القضائي الوطني في معاقبة جريمة اختطاف الطائرات

المحاكم الوطنية ذات اختصاص شامل لجميع الجرائم ،غير أن هذا العرف تزعزع ابتداء من نهاية القرن العشرين وقد أثمرت جهود اتفاقية جنيف لمكافحة الإرهاب لسنة 1937،إذ أبرمت الاتفاقية الثانية منها ونصت على إنشاء محكمة دولية للمعاقبة على جرائم الإرهاب غير أنه لم

ينفذ ذلك رغم التوقيع عليها من طرف(13)دولة ولكن لم تتم المصادقة عليها ،واعتبرت مكافحة جريمة اختطاف الطائرات من قضايا الإرهاب والتي سنتناولها في ما يأتي:

أولا:الاختصاص القضاء الوطني: ينعقد الاختصاص للمحاكم الوطنية وفقا لعدة مبادئ منها مبدأ الإقليمية و هو الذي يعطي للدولة التي وقعت الجريمة على إقليمها الاختصاص بالنظر فيها أو مبدأ شخصية القانون الجنائي وذلك بالنظر إلى جنسية الجاني أو جنسية الضحية[1]، كما يمكن أن ينعقد الاختصاص لهذه المحاكم طبقا لمبدأ الاختصاص العالمي الذي يمنح للجهات القضائية لكل دولة تقع جريمة اختطاف الطائرات في قبضتها حق القيام بعقابه عن الجريمة الدولية مهما كان مكان ارتكابها ومهما كانت جنسية فاعلها أو الضحية[2].و قد عرفت هذه المبادئ لاسيما مبدأ الإقليمية تطبيقا واسعا بعد الحرب العالمية الثانية ومرد ذلك احترام مبدأ السيادة و عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول[3].

إنّ مبررات قيد اختصاص القضاء الوطني و السيادة هي حق للدول والدول ذات السيادة هي وحدها التي يمكنها إثارة مسألة التدخل في شؤونها الداخلية و بخصوص هذا الموضوع رأى البعض أن نص المادة الرابعة من النظام الأساسي لمحكمة روما الخاصة بممارسة المحكمة لوظائفها وسلطاتها يمثل انتهاكا للسيادة الوطنية بالسماح لجهة أجنبية بممارسة اختصاص أصيل مرهون بسلطاتها القضائية.

([1]) د. محمد عبد المنعم عبد الخالق، (1945)، المحكمة العسكرية الدولية لمحاكمة كبار مجرمي الحرب، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد الأول،ص139.

(2)Pierre Marie Dupuy, opcit, p 329.

(3) تنص المادة 1/2 من ميثاق الأمم المتحدة لعام 1945 على أنه: "تعمل الهيئة وأعضاءها في سعيها وراء المقاصد المذكورة في المادة الأولى وفقا للمبادئ الآتية: تقوم الهيئة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضاءها". وللمزيد من التفاصيل بشأن موضوع الاختصاص الوطني للدول و تحديد المفهوم القانوني الدقيق لفكرة الاختصاص الداخلي، ينظر: د.محمد سامي عبد الحميد(1974)، العلاقات الدولية، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت،ص 289 .

إلا أنه و بالرجوع إلى ما ورد في الفقرة العاشرة من ديباجة النظام الأساسي و التي أكدت على أن المحكمة الجنائية الدولية ستكون مكملة للولايات القضائية وهي ذات العبارة التي وردت صراحة في المادة الأولى من هذا النظام.كما نصت المادة 17 من نفس النظام على أن المحكمة الجنائية الدولية [1]لا تحل محل الاختصاصات القضائية الوطنية و إنما تتدخل حصرا حينما لا تتوفر لدى دولة رغبة في الاضطلاع بالتحقيق أو القدرة على ذلك.

وعليه لا يمكن لهذه المحكمة أن تشكل اعتداء على سيادة الدولة, لسبب بسيط هو أن المحكمة الدائمة لروما أنشئت بموجب اتفاق دولي يستند إلى تراضي الدول فهي ليست كيانا فوق الدول و إنما مكملة للقضاء الوطني و هي لا تمثل سيادة أجنبية مستقلة عن إرادة الدول بل الدول الأطراف ذاتها هي التي أنشأتها بإرادتها [2]أما بخصوص الدول غير الأطراف فقد نصت المادة 2/4 على أن المحكمة يمكنها أن تمارس سلطاتها فوق أراضي أية دولة أخرى غير طرف بموجب أتفاق خاص يبرم لهذا الغرض.

ومما سبق يمكن القول أنه على الدول أن تستثمر و بذكاء الآليات القانونية المتواجدة في تشريعاتها الوطنية بشكل يجعلها في غير حاجة إلى قضاء دولي جنائي, إلا أن ذلك لا يعني بتاتا الاستغناء عن هذا النوع من القضاء.

---

(1)د. شريف عتلم (2006)، **المحكمة الجنائية الدولية**، منشورات اللجنة الدولية للصليب الأحمر,القاهرة,ص 21.

(2)النظام الأساسي لمحكمة روما 120 دولة و صوتت70 دوله ضد هذا النظام و من بينها الولايات المتحدة الأمريكية التي أبدت اعتراضا شديدا على مسألة الاختصاص الذي ستمارسه المحكمة على الدول غير الأطراف في الاتفاقية، و غير ذلك أن عدم تصديق الولايات المتحدة الأمريكية لصالح قانون محكمة روما راجع لرفضها مثول65 مواطنيها أمام المحكمة خصوصا أفراد القوات المسلحة المتواجدون في القواعد الأمريكية في العديد من الدول، أو الذين يشتركون في قوات حفظ السلام الدولية و خشية أن تخضع مثل هذه المحاكمات لاعتبارات سياسية. و يعد الكيان الصهيوني الذي وقف و بشدة أمام إقرار نظام محكمة روما واعترض بشكل أساسي على النص الخاص بقيام دولة الاحتلال بنقل جزء من سكانها المدنيين إلى الأراضي المحتلة–المستوطنات–ضمن تعريف جرائم الحرب، و قد أكدت الحكومة الإسرائيلية أنه لن تقوم بالمصادقة على هذه الاتفاقية خشية تسييسها من قبل بعض الدول ,انظر د. أمين أمين الميداني ، **المحكمة الجنائية الدولية ليوغسلافيا السابقة**، المجلة العربية لحقوق الإنسان ،العدد3،إصدار المعهد العربي لحقوق الإنسان ،تونس،1996،ص 08.

المطلب الثاني

الاختصاص القانوني والقضائي الدولي في معاقبة جريمة اختطاف الطائرات.

نظرا لخطورة جريمة اختطاف الطائرات التي اعتبرت من الإرهاب من حيث الأفعال وكذا من حيث الأشخاص الذين يرتكبونها، تطرأ بعض الصعوبات تؤثر على المحاكمات العادلة والشفافة، ومن جهة أخرى فإنه يصعب إذ لم نقل أنه من المستحيل عقد اختصاص وطني في قضية إرهاب الدولة ، وأعتبر الفقه أن هذه الاتفاقية تبين نوايا الدول حول إيجاد سبيل لمكافحة

جريمة اختطاف الطائرات الأمر الذي أستوجب وجود حل يتمثل في إنشاء جهة قضائية لها صلاحية القضاء الدولي وسنتناول ذلك من خلال التالي:

الفرع الأول: الاختصاص القانون الدولي لجريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي الدولي في جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الأول

الاختصاص القانون الدولي لجريمة اختطاف الطائرات

يقصد بمبدأ الاختصاص القانون الدولي الذي تمنح بمقتضاه الحق لأي دولة بحق ممارسة الاختصاص التشريعي والقضائي والتنفيذي في جرائم معينة ارتكبت في خارج إقليمها واعتبرتها

الجماعة الدولية مخلة بالمصالح العمومية لأمم العالم وخرقا للنظام العام الدولي وتعتبر جرائم بمقتضى قانون الشعوب([1]) واعتبر مرتكبها عدوا للجنس البشري .

ظهرت فكرة الاختصاص في القانون الدولي في معاهدة جنيف لسنة 1937،وذلك بتخصيص جهاز ذي صلاحية دولية تختص للبت في قضايا الإرهاب الدولي و،توّجت هذه الفكرة بقبول الدول وكذا الفقه في المؤتمرات الدولية والجهود العلمية ،وأقترح البعض بشأن ذلك إنشاء محكمة جنائية دولية ،إلا أن هذه المسالة رغم محاسنها والذي أساسها الوحيد ([2]) يتمثل في حماية الإنسان الذي هو أساس وجود الجماعة الدولية ،لكن تطبيق مبدأ الاختصاص في القانون الدولي يعترضه عدة صعوبات ،تتمثل في السيادة وكذا الحصانة القضائية، وأن الحصانة القضائية تعتبر من أهم العوائق التي تعارض مبدأ الاختصاص في القانون الدولي([3]).إلا أنه خلال العشريتين الأخيرتين هناك جهود كبيرة تبذل لإعادة النظر في الطابع المطلق لهذه الحصانات؛ بسبب الجرائم الخطيرة ، وينص نظام محكمة نورمبرغ في مادته السابعة على أنه مبادئ القانون الدولي التي تحمي في بعض الأحوال ممثلي الدول لا يمكن إعمالها إذا كنا بصدد أفعال تعتبر جرائم بمقتضى القانون الدولي نفسه، إن مرتكبي هذه الأفعال لا يمكنهم أن يتذرعوا بصفتهم الرسمية؛ لكي يسلموا من العقاب, فمن يخالف قوانين الحرب لا يمكنه أن يحتمي بالحصانة على اعتبار أن هذه الأفعال تخرج عن اختصاص الدول وتخالف القانون الدولي، كما أن نظام محكمة رواندا الدولية ينص على أنه لا يعني المنصب الرسمي للمتهم ، سواء كان رئيسا لدولة أم حكومة, وقد وضعت لجنة القانون الدولي1976 مجموعة من المواد النموذجية

([1])د هيثم احمد حسن,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص257.

([2])د.سيد أبو عطية,**الجزاءات الدولية بين النظرية والتطبيق**,والمرجع سابق, ص277

([3])د.عباس هاشم السعدي, **مسؤولية الفرد عن الجريمة الدولية**, المرجع سابق, ص255.

حول مسئولية الدولة, ونصت المادة19 علي انعقاد مسئولية الدولة الجنائية إذا توافر في الفعل المرتكب من أحد ممثليها شرطان(الأول) أن يكون إخلالا بالتزام دولي هام مقرر لحماية المصالح الأساسية للمجتمع الدولي و(الثاني) أن يعتبر هذا الإخلال في ذات الوقت جريمة دولية(1).كما أن بعض الاتفاقيات نصت على الاختصاص للنظر في جرائم الإرهاب ،فإن اتفاقيتا لاهاي سنة1970واتفاقية مونتريال 1971 والاتفاقيات التي عقدت مؤخراً لمنع الاستيلاء غير مشروع على الطائرات(2) تضمنتا الاختصاص الجنائي للبت في هذه الجريمة، ولقد أوجبت الاتفاقيتان على الدول المتعاقدة أن تتخذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي في جريمة الاختطاف والدول التي لها الحق بممارسة الاختصاص هي:

1. دولة التسجيل: لقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو وكذا الفقرة من المادة 04 من اتفاقية لاهاي ومونتريال على أنه على الدول المتعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات لتأسيس اختصاصها القضائي إذا كانت تلك الدولة قد تم تسجيل الطائرة المختطفة بها ،ويبقى السؤال مطروحا حول الطائرات التي تملكها المنظمات الدولية ،غير أن هناك رأياً ينص على أن تسجيل الطائرة من دولة معينة تتولى الاختصاص بالنيابة .

---

(1)د.محمد زايد(2001), **المسئولية الجنائية للدولة**,ملفات الأهرام,القاهرة,العدد41934,ص126.

(2)اتفاقية نيويورك الخاصة بمنع ومعاقبة الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المشمولين بالحماية الدولية بمن فيهم الممثلون الدبلوماسيون(1973), والاتفاقية الأوروبية لقمع الإرهاب(1977), واتفاقية الحماية المادية للمواد النووية(1979), والاتفاقية الدولية ضد اختطاف واحتجاز الرهائن(1979), واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ما تعلق منها بالقرصنة البحرية(1982), والبروتوكول الخاص بقمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة مساحات معينة من الجرف القاري(1988), والاتفاقية الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية(1988), والاتفاقية الخاصة بوضع علامات علي المتفجرات البلاستيكية بغرض الكشف عنها(1991), والاتفاقية الدولية بقمع التفجيرات الإرهابية(نيويورك1997), واتفاقية جامعة الدول العربية لمكافحة الإرهاب(1997), ومعاهدة منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي(1999).

2. دولة الهبوط:لقد نصت الفقرة الثانية من المادة 11من اتفاقية طوكيو وكذا الجزء (ب) من الفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية لاهاي، وكذا الجزء ج من ألفقره الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية مونتريال على أن الدول التي تهبط الطائرة المختطفة على أراضيها ومازال الخاطف على متنها وهي(1):

-هبوط الطائرة داخل إقليم الدولة.

-وجود المختطف على متن الطائرة.

ولقد لقت هذه الفقرات اعتراض على أساس انعدام الصلة بين هذه الدولة والجريمة المرتكبة ،إلا أن المندوب الإسباني في المؤتمر دافع عن هذا الاختصاص بتبرير إذا لم يسمح للدولة التي تهبط فيها الطائرة ممارسة الاختصاص ،فإنه يكون من الصعب على تلك الدول اتخاذ الإجراءات اللازمة لإنهاء الاختطاف،وإضافة إلى الاختصاص الذي صرحت به الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بجريمة اختطاف الطائرات يجوز للدول المتعاقدة تأسيس اختصاص قضائيا بالاتفاق،غير انه في حقيقة الأمر أنه لا يوجد قضاء دولي مختص للبت في قضايا الإرهاب فإن نظام المحكمة الجنائية الدولية لم يدخل الإرهاب في دائرة اختصاص المحكمة والتي يشمل طبقا للمادة 05 من النظام(2)على جريمة الإبادة الجماعية والجرائم ضد الإنسانية وجرائم الحرب وجريمة العدوان.

([1])د.أحمد حسين سويدان (2005),**الإرهاب الدولي في ظل المتغيرات الدولية**, منشورات الحلبي الحقوقي,بيروت, ص107.
http://www.ahram.org.eg/Archive/2001/9/28/FILE2.HTM update on28/9/2001

(1) د.محمد الحسين مصلحي(1998),**اختصاصات سلطات الأمن الوطني في ضوء إحكام القانون الدولي** ,المرجع السابق,ص32.

اختلفت هذه الاتفاقيات([1]) حول المبادئ التي تحكم اختصاص الدولة بالمحاكمة واتخاذ الإجراءات ضد مرتكبي الجرائم الإرهابية, فاتجه معظمها إلى الأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي, وأخذت خمس اتفاقيات بمبدأ الحماية, وإذا نظرنا إلى التشريع داخل الولايات المتحدة الأمريكية, نجد أن المشرع الأمريكي قد اعتنق مبدأ الحماية ومبدأ الشخصية الايجابية ومبدأ الشخصية السلبية ومبدأ الاختصاص العالمي, وهي المبادئ التي تعطي للدولة اختصاصا يتجاوز الإقليم الأمريكي بالنسبة إلي جرائم الإرهاب, وبهذا نص قانون مكافحة الإرهاب وعقوبة الإعدام الفعالة الصادر 1996. وقد نص هذا القانون القسم رقم(721) على امتداد الاختصاص الجنائي للقضاء الأمريكي علي جرائم الإرهاب التي تقع خارج البلاد, مثل اختطاف الطائرات وتدميرها واستخدام العنف في المطارات الدولية وقتل المسؤولين الأجانب, وتهديدهم وخطف الأشخاص الذين يتمتعون بالحماية الدولية. كما أن المحكمة الجنائية بيوغسلافيا والمحكمة الجنائية الدولية الخاصة برووندا لم تنصا على اختصاصهما للبت في جرائم الإرهاب ،كم أنه كانت اقتراحات (كالجزائر)بشأن إدخال جريمة الإرهاب في اختصاصات المحكمة الجنائية الدولية غير أن بعض الدول اعترضت على ذلك من ضمنها الولايات المتحدة الأمريكية، ولكن هناك إمكانية ملاحقة مرتكبي جرائم إرهابية ومختطفي الطائرات أمام المحكمة الجنائية الدولية إذا ما دخلت الأفعال تحت وصف يشمله اختصاص المحكمة(2).وقد سبق للكونجرس الأمريكي أن أقر عدة تشريعات تمد اختصاص القضاء الأمريكي في مجال الإرهاب إلي ما يقع خارج الإقليم الأمريكي, مثال

([1])د. أحمد حسين سويدان (2005),**الإرهاب الدولي في ظل المتغيرات الدولية**, المرجع السابق, ص107.

http://www.ahram.org.eg/Archive/2001/9/28/FILE2.HTM update on28/9/2001

(1)د.سيد أبو عطية,**الجزاءات الدولية بين النظرية والتطبيق**,مرجع سابق, ص277.

ذلك قانون1986 الذي مد الاختصاص إلي خارج الإقليم بالنسبة إلي الأعمال الإرهابية ([1]) التي تقع في الخارج ضد الوطنية الأمريكية وقانون في1984 لتنفيذ كل من اتفاقية اختطاف واحتجاز الرهائن.

وهذا ما أكدت عليه اتفاقية مونتريال بشأن سلامة الطيران المدني, وقد ارتفعت الدعوة إلي تقييد اختصاص الدولة خارج إقليمها استنادا إلي كل من مبدأ المساواة بين الدول في السيادة, ومبدأ السيادة الداخلية, وعدم جواز التدخل في الشئون الداخلية للدولة, وتؤدي هذه المبادئ إلي خلق نوع من تنازع الاختصاص بين محاكم الدول المختلفة, ولم يضع القانون الدولي قاعدة لحل هذا التنازع في الاختصاص الذي لن يحل إلا بالاتفاق بين الدول المعنية. موازاة للمحاكم الوطنية.

المحكمة الجنائية الدولية:

أنشئت محكمة جنائية([1]) دولية([2]) خاصة لمحاكمة المتهمين في بعض الجرائم الدولية بناء علي قرار من مجلس الأمن, وأجيز للمحكمة من أن تطلب من المحاكم الوطنية في أي وقت أن

---

(2)د .عبد الناصر حريز(1996), **الإرهاب السياسي**,مكتبة مدبولي ,القاهرة, ص15.

تذعن لولايتها, إلا أن النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية الدائمة النشأة طبقا لاتفاقية روما في يوليو1998, ينعقد الاختصاص للمحكمة الجنائية الدولية بنظر أحد الجرائم المنصوص عليها في النظام الأساسي لهذه المحكمة إذا تبين لها أن السلطات الوطنية غير راغبة أو غير قادرة فعلا على القيام بإجراءات التحقيق أو الاتهام. فإذا ما اضطلعت السلطات الوطنية في الدولة باختصاصها في التحقيق والمحاكمة, فان الدعوي لن تكون مقبولة أمام المحكمة الجنائية الدولية. وهكذا لم تصبح هذه المحكمة سلطة سيادية فوق السلطات الوطنية فليس لها أن تحل محل القضاء الوطني, بل إنها تختص فقط بنظر الجرائم الدولية المحددة في نظامها الأساسي عندما يعجز القضاء الوطني عن ذلك, وهو ما يعبر عنه بالاختصاص التكميلي للمحكمة الجنائية الدولية.ويلاحظ أن بعض الدول تلجأ إلي قواتها المسلحة لمواجهة ما تتعرض له من أعمال العنف, متذرعة في ذلك بالمادة(51) من ميثاق الأمم المتحدة التي تجيز الدفاع الشرعي في حالة العدوان المسلح على دولة أخرى. وقد تذرعت بذلك إسرائيل لتبرير اختطاف طائرتها في مطار علعال, والولايات المتحد بعد الحادي عشر من سبتمبر 2001 بالرد على الدول الداعمة

---

(1)تأسست سنة 2002 كأول محكمة قادرة على محاكمة الأفراد المتهمين بجرائم الإبادة الجماعية والجرائم ضد الإنسانية وجرائم الحرب وجرائم الاعتداء. تعمل هذه المحكمة على إتمام الأجهزة القضائية الموجودة، فهي لا تستطيع أن تقوم بدورها القضائي ما لم تبد المحاكم الوطنية رغبتها أو كانت غير قادرة على التحقيق أو الادعاء ضد تلك القضايا، فهي بذلك تمثل المآل الأخير. فالمسؤولية الأولية تتجه إلى الدول نفسها، كما تقتصر قدرة المحكمة على النظر في الجرائم المرتكبة بعد 1 يوليو/تموز 2002، تاريخ إنشائها1998، عندما دخل قانون روما للمحكمة الجنائية الدولية حيز التنفيذ.

(2)نص المادة الأولى من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية على ما ياتي:(تنشأ بهذا محكمة جنائية دولية " المحكمة ", وتكون المحكمة هيئة دائمة لها السلطة لممارسة اختصاصها على الأشخاص إزاء أشد الجرائم خطورة موضع الاهتمام الدولي , وذلك على النحو المشار إليه في هذا النظام الأساسي , وتكون المحكمة مكملة للولايات القضائية الجنائية الوطنية , ويخضع اختصاص المحكمة وأسلوب عملها لأحكام هذا النظام الأساسي. انظر ا.د.الفتلاوي,سهيل حسين(2014),**تسوية المنازعات الدولية**,مرجع سابق,ص88.

للإرهاب, وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية لتبرير حملتها الجوية العسكرية على طرابلس1988([1]). إلا أن كل هذه الأفعال أدانها مجلس الأمن علي أساس أن هذه الاعتداءات تخالف ميثاق الأمم المتحدة.

ويرى الباحث أن يكون للمحكمة الجنائية الدولية سلطة إلزامية على جميع الدول المنظمة إلى الأمم المتحدة بشرط أن لا تتعارض مع السيادة الداخلية للدولة في جرائم محدده وهي الإرهابية كاختطاف الطائرات والإبادة الجماعية, وانتهاكات حقوق الإنسان.

الفرع الثاني

الاختصاص القضائي الدولي في جريمة اختطاف الطائرات

([1])د.عزت سيد إسماعيل(1988), **سيكولوجية الإرهاب وجرائم العنف**,ط1,منشورات دار ذات السلاسل,الكويت ,ص13.

يتعلق هذا المطلب بموضوع تحديد الدولة أو الدول صاحبة الاختصاص القضائي الدولي الجنائي في جريمة اختطاف الطائرات.إذ لابد من معرفة القواعد العامة للقانون الدولي العام ثم الاختصاص القضائي الجنائي الدولي في جريمة اختطاف الطائرات.

أولا: قواعد القانون الدولي العمومية في الاختصاص القضائي.

يعترف القانون الدولي في الوقت الحاضر للدول المستقلة ذات السيادة بحق ممارسة وظائف الدولة في التشريع والتنفيذ والقضاء فيما يخص جريمة اختطاف الطائرات.ويعبر عن ذلك بحق الدولة في ممارسة اختصاصاتها التشريعية والتنفيذية والقضائية وتمارس الدولة هذه الاختصاصات في المجالين الإقليمي والشخصي ,فللدولة بمقتضى القانون الدولي اختصاص إقليمي بمعنى أن لها اختصاصا على جميع الأشخاص الوطنيين والأجانب الموجودين في إقليمها وعلى كل ما يوجد في هذه الأقاليم من أشياء سواء الطائرات أم السفن وما يقع فيه من أعمال أم حوادث([1])وللدولة اختصاص شخصي, بمعنى إن لها اختصاصا على طائراتها وموطنيها أينما كانوا سواء في إقليم الدولة أم في الخارج.

إن الدول لا تختلف في كيفية ومدى أخذها بمبادئ الاختصاص الإقليمي والاختصاص الشخصي فحسب, بل وتختلف كذلك في الاستثناءات التي ترد على ممارسة اختصاصاتها التشريعية والقضائية في داخل إقليم كل منها , وقد يمتد نفاذ القانون الوطني للدولة أو اختصاصها القضائي المتعلقة التي تقع خارج إقليم الدولة([2]).

وذكرنا سابقا أن قواعد القانون الدولي العرفي التي تقيد ما تدعيه الدولة من اختصاصاتها إلا أنها أحيانا يشوبها الغموض والشك , وفي حال رضا الدول يمكن إنفاذ قانونها وهذا يرجع إلى

([1]) الناصري ,د هيثم احمد حسن,**خطف الطائرات** ,مرجع سابق,ص230.

([2])د.عبد العزيز العاوية(2006),**أبحاث في القانون الدولي الجنائي**،دار هومة ، الجزائر، ص 128.

إلى السلطة التقديرية الواسعة في تقرير المدى الذي يجب إن يصل إلى سريان قوانينها واختصاص محاكمها بالنسبة إلى الأشخاص والأموال والأعمال في خارج إقليمها, شريطة إن لا تتجاوز الدولة القيود التي يفرضها القانون الدولي على اختصاصات الدولة ([1])ويقع عبء إثبات مثل هذه القيود على الدولة المدعية لذا على الدولة أن تقيم الدليل على وجود قاعدة قانونية دولية محرمة تمكن الدولة المدعى عليها من تطبيق قانونها الداخلي على النزاع موضوع البحث.

مثال قضية خطف طائرة ايخمان من الأرجنتين في سنة 1960م وجلبه إلى إسرائيل من قبل عملائها, وقد اعتبرت الأرجنتين هذا العمل خرقا لسيادتها ورفعت شكوى إلى الأمم المتحدة خرقا لسيادتها وأنه يتعارض مع الميثاق ([2])وطلب المجلس إلى إسرائيل أن تقدم للأرجنتين تعويضا مناسبا وفق ميثاق الأمم المتحدة وقواعد القانون الدولي.

الاختصاص الإقليمي والاختصاص الشخصي المتعلق بجريمة اختطاف الطائرات أمران متفق على الاعتراف فيهما للدولة باستثناء بعض الحالات التي تتعلق حماية أمنها الداخلي أو الخارجي أو الثقة العامة بعملتها,وبعض الدول ترفض مبدأ إقليمية الاختصاص على مبدءا إن الجريمة آفة اجتماعية يعتبر القضاء عليها من مصلحة جميع الدول.أنواع الاختصاصات الجنائية للدولة في القانون الدولي إقليمي , شخصي , وقائي , شامل , عالمي وسنبحث في الاختصاص الإقليمي والشخصي.

أولا : الاختصاص الإقليمي:

([1])الناصري|, دهيثم احمد حسن,**خطف الطائرات**,مرجع سابق,ص230.

([2])د.عبد المحسن القطيفي (1952),**مذكرات في القانون الدولي**,مطبعة المعارف,بغداد,ص182.

مبدأ إقليمية القوانين يقوم على أساس سيادة الدولة على إقليمها وطائراتها، إذ لا تتحقق هذه السيادة إلا عن طريق بسط سلطان قانونها داخل إقليمها على الوطنيين و الأجانب على حد السواء [1]فضلا عن أن هذه السيادة تتنافى البتة مع وجود قانون أجنبي ينازع قانونها و يدعى الاختصاص على إقليمها.

ومجال تطبيق مبدأ إقليمية القوانين أن أفسح المجال لتطبيق مبدأ إقليمية القوانين هو القانون العام الذي يبرز فيه جليا عنصر سيادة الدولة. لذا نجد كل فرع من فروع القانون العام يطبق تطبيقا إقليميا كقاعدة عامة كالقانون الجنائي, و القانون الإداري و القانون المالي و قانون النظام القضائي، وقوانين المرور لكن على الرغم من ذلك فإن مجال مبدأ إقليمية القوانين لا يقتصر على القانون العام فحسب بل نجده أيضا في مجال القانون الخاص كالقوانين المتعلقة بالحيازة و الملكية, الحقوق العينية, القوانين المتعلقة بشكل التصرفات القانونية أو القوانين الخاصة بالعمال كل هذا يعود إلى أن هذه القوانين تتعلق بالنظام العام للدولة، و لذا يجب أن تطبق تطبيقا إقليم[2].

ترد على مبدأ إقليمية القوانين بعض الاستثناءات، فتحد من تطبيق قانون الدولة على إقليما [1]أو تمد تطبيقه إلى خارجها و هي :

1. إن الحقوق و الواجبات التي ينص عليها الدستور، تطبق تطبيقا إقليميا بالنسبة للمواطنين فحسب، و لا تطبيق على الأجانب، كحق الانتخاب وحق التّرشيح، و حق تولي الوظائف العامة، وإن

([1])د.شام القسم (1978),**المدخل إلى علم القانون**, المطبعة الجديدة, دمشق , ص183.

([2])د.خليل أحمد حسن قدادة (1995),**شرح النظرية العامة للقانون الجزائري**,ديوان المطبوعات الجامعية ,الجزائر ,ص137.

كان هذا الأخير قاصرا أصلا على الوطنيين؛ و إذ أبيح للأجانب يكون ذلك على سبيل الاستثناء.

2.يستثنى من مبدأ الإقليمية ما يقرره القانون الدولي العام لبعض الأجانب، كالممثلين الدبلوماسيين و القناصل الذين يتمتعون بالحصانة القضائية و من ثم فلا يخضعون لقانون الدولة التي يوجدون على إقليمها و التي يمارسون فيها مهامهم كما أنهم لا يخضعون لولاية قضائها.

3.إن حاجة المعاملات الدولية تقضي بضرورة الأخذ بقواعد القانون الدولي الخاص أو ما يسمى بقواعد الإسناد، إذ تسند العلاقات القانونية التي تشتمل على عنصر أجنبي إلى القانون المختص أصلا بحكمها. قد يؤدي هذا إلى تطبيق قانون أجنبي على إقليم الدولة؛ و من ثم يعد خروجا أو استثناء على مبدأ إقليمية القوانين.

4.الاستثناءات على مبدأ إقليمية قانون العقوبات :الأصل أن يطبق قانون العقوبات على جميع الجرائم التي ترتكب على إقليم الدولة، أيا كان جنسية أو صفة مرتكبها. ومع ذلك فإن هناك حالات يقرر فيها القانون حصانة لبعض الأشخاص فلا ينطبق عليهم قانون العقوبات بالنسبة للجرائم التي يرتكبونها داخل إقليم الدولة. و هذه الحصانة قد تنشئها قواعد القانون الداخلي أو قواعد القانون الدولي و تحد عليها في اعتبارات المصلحة العامة للمجتمع الوطني أو الدولي([1]).

وتسري قوانين([2])عدد من الدول كالعراق والأرجنتين وبلجيكا وايطاليا التي ترتكب على متن طائراتها أينما وجدت, على عكس التشريع الاتحادي في الولايات المتحدة الأمريكية الذي كان نافذاً سنة 1950 لم يقض على معاقبة الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات في البحار العالية

([1])د. هيثم احمد حسن,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص243.

([2])د.فؤاد عبد المنعم رياض(1975), **الوجيز في القانون الدولي الخاص**,ج2,دار النهضة العربية,,بيروت,ص9.

مما اضطر المحكمة الإفراج عن احد ركاب طائرة أمريكية ثبت ارتكابه لأفعال الاعتداء على عدة أشخاص.

ثانياً:مبدأ شخصيـة القوانين .

ويعرف بأنة وصف الشخص المشمول بوضع قانوني خاص من شانه قيام دولة أو أكثر بممارسة الاختصاص بالنسبة إلى ذلك الشخص([1]), باعتبار الدولة المعاصرة عضوا في المجتمع الدولي فإن هذه العضوية تفرض عليها إفساح المجال لتطبيق القوانين الأجنبية فيما يخص العلاقات الدولية أي العلاقات التي تشمل على عنصر أجنبي([2]) .

و هذا على الرغم من اعتناقها بمبدأ إقليمية القوانين. و يرى جانب من الفقه أن التزام الدولة بذلك يفرضه عليها الدولي، و من ثم يفرضه القانون الدولي الوضعي، و مع ذلك فإن للدولة الحرية المطلقة في رسم حدود تطبيق القانون الأجنبي على إقليمها .

إذا تعتنق الدولة المعاصرة بجانب مبدأ إقليمية القوانين، مبدأ شخصية القوانين الذي يقضي به أن قانون الدولة يمتد و يطبق على رعاياها حتى لو انتقلوا إلى الخارج إذ سيبقى الشخص مرتبطا بدولته ارتباطا وثيقا. وقد نادي بهذا المبدأ الفقيه الإيطالي" مانش "و مؤداه أن قوانين كل دولة إنما وضعت من أجل الأفراد المنتمين إلى جنسيتها ([3])و قد روعي في وضعها الاعتبارات الخاصة بهم وحدهم؛ و من ثم فالقاعدة هي سريان قانون الدولة على رعاياها أينما كانوا أي حتى لو كانوا خارج حدودها.

([1])د عبدالامير العكيلي(1970),**شرح أصول المحاكمات الجزائية** ,ج2,بغداد,ص.14.

([2])د.فؤاد عبد المنعم رياض(1975), **الوجيز في القانون الدولي الخاص**,ج2,دار النهضة العربية,,بيروت,ص9.

([3])د.عز الدين عبد الله (1977),**القانون الدولي الخاص** ,ج2 ,ط 8 ,دار النهضة العربية,بيروت,ص8.

والواقع هو أن مبدأ شخصية القوانين ظهر في العصور القديمة و ساد في المجتمعات آنذاك على أساس النفور من الأجنبي و معاملته معاملة العبد أو العدو ([1]).

إذا كان مبدأ شخصية القوانين قديما قوم على أساس عدائي. فقانون الدولة هو امتياز يتمتع به الوطني وحده دون الأجنبي, غير أن تطور المجتمعات الحديثة اقتضى تغيير هذا الأساس الذي يقوم حاليا على المجاملة الدولية التي فرضتها ضرورة المعاملات الدولية([2]). مجال تطبيق مبدأ شخصية القوانين أن أفسح مجال لتطبيق مبدأ شخصية القوانين هو القانون الخاص، فتقرر قواعد الإسناد إخضاع الأحوال الشخصية قانون جنسية الشخص أي قانونه الوطني و من ثم فكلما انتقل الفرد إلى الخارج وأجرى تصرفا متعلقا بحالته الشخصية خضع تصرفه لقانونه الشخصي.مجال تطبيق مبدأ شخصية القوانين في القانون العام يفسح المجال لتطبيق مبدأ شخصية القوانين حتى في مجال القانون العام الذي تظهر فيه سيادة الدولة واضحة، وإن كان تطبيقه في هذا المجال ضيقا، إذ نجده في الحقوق السياسية، و الواجبات العامة التي يقررها الدستور. فتطبق تطبيقا شخصيا بحيث تقتصر على المواطنين دون الأجانب. و حتى في قانون العقوبات الذي يسود فيه مبدأ إقليمية القوانين، نجد تطبيقا محدودا لمبدأ شخصية القوانين وذلك عندما يقرر امتداد أحكامه إلى مواطنيه حتى لو كانت الجرائم المنسوبة إليه قد ارتكبت في الخارج و الحكمة في ذلك تعود إلى عدم إفلات المجرم من العقاب([3]).

ثالثا: الاختصاص القضائي الجنائي الدولي في جريمة اختطاف الطائرات.

([1]) د.وفيق حسن فرج (1986),**المدخل للعلوم القانونية** ,ط1,الدار الجامعية ,بيروت ,ص305.

([2])د.حبيب إبراهيم الخليلي(1992),**المدخل للعلوم القانونية** , ط3, ديوان المطبوعات الجامعية,بيروت,ص146.

([3]) د. حبيب إبراهيم الخليلي, **المدخل للعلوم القانونية** ,المرجع السابق ,ص147.

يترتب على إسناد المسؤولية الدولية لأحد أشخاص القانون الدولي توقيع الجزاء الدولي المناسب ،إلا أنه إسناد المسؤولية يترتب عنه ضرورة وجود جهة مختصة تقوم به العملية وبعد وجود جهة مختصة يستوجب أن يكون جزاء مناسب لهذه الأفعال للحد منها ، ولقد حثت أغلب الدول والآراء الفقهية حول ضرورة إقامة نظام لصلاحية قضائية لمواجهة مرتكبي جرائم الإرهاب، ولقد نص مؤتمر الإتحاد البرلماني الدولي المنعقد في روما عام 1948 على المبادئ الرئيسية للأخلاق الدولية أنه يجب على المجموعة الدولية أن تقرر بأسرع ما يمكن قانون عقوبات دولي وإقامة محكمة جنائية دولية للمعاقبة على الجرائم الدولية([1])،ومن هنا يتضح أن أثار المسؤولية الدولية عن جرائم الإرهاب تنتج أثرين هما الاختصاص فيها وتحديدها إذ يجب أن تكون هذه الجهة محايدة ،كما يجب أن تقابل المسؤولية جزاء للحد من مخالفات القانون الجنائي الدولي.

المبحث الثاني

الإجراءات الأمنية والتدابير الوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرة

إن مسؤولية الأمن الجوي وأمن الطائرات, هي من أهم واجبات الدولة لحماية النقل الجوي وعناصره ولضمان القدر الكبير من سلامة وامن قطاع الطيران ,لذلك كان السعي من جميع الدول لاتخاذ تدابير الوقائية والجهود التنسيقية والتنظيمية المساعدة على تنفيذ إستراتيجية مكافحة

([1]) د. عباس هاشم السعدي(2002), **مسؤولية الفرد عن الجريمة الدولية**, دار المطبوعات الجامعية,مصر,ص255.

جريمة اختطاف الطائرات والإرهاب الجوي بشكل وقائي جماعي فعال, ومن خلال هذا المبحث سوف أتناول في هذا الفصل ما يأتي:

المطلب الأول:الإجراءات الأمنية والوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرة على الأرض.

المطلب الثاني:الإجراءات الأمنية والوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرة إثناء الطيران.

المطلب الأول

الإجراءات الأمنية الوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرة على الأرض

الإجراءات الوقائية على الأرض لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات ضرورة قصوى في هذه الأيام ,خصوصا لكثرة حوادث اختطاف الطائرات, وتقتصر الإجراءات في الغالب على صورة

من صور تفحص ما يحمله المسافرين معهم في لباسهم أو حقائبهم اليدوية وذلك بواسطة التفتيش اليدوي أو باستعمال الأجهزة الالكترونية , وسوف أتناول في هذا المبحث ما يأتي:

الفرع الأول : الإجراءات الأمنية الوقائية على مستوى المطارات.

الفرع الثاني:الإجراءات الأمنية الوقائية على مستوى الطائرات.

الفرع الأول

الإجراءات الأمنية الوقائية على مستوى المطارات

أدركت المنظمة الدولية لأمن الطيران المدني مع جميع الدول, الأهمية الكبرى للمطارات في امن الطيران, باعتبار أن الهجمات الأرضية تقع على تجهيزات المطارات والطائرات الرابضة

فيه, مثل شحن متفجرات لتفجير الطائرات انطلاقا من المطارات , لذا حرصت المنظمة على أمن المطارات([1])من خلال تصميم بناء المطارات وأن تراعي جميع المقاييس والتقنية , إضافة إلى التجهيزات والوسائل البشرية والمادية الكفيلة بضمان سلامة وامن المطارات.

لان الإجراءات الضرورية للحفاظ على الأمن على الأرض تميل إلى التعارض مع التسهيل على الركاب ([2]) , لذا كان لابد من دمج الأمن مع إجراءات التعامل مع الركاب لكي يتمكنوا من السفر بأمان وسرعة.

(1) من حيث التصميمات والتجهيزات:

حرص الملحق السابع عشر([3])على ضرورة أن تتوافر في المطارات الإمكانيات المادية والبشرية المتطورة لتعزيز الأمن, فأكدت الفقرة الثانية (1/14)على توفير الوسائل المادية الضرورية لأمن المطارات ووضعها تحت تصرف السلطة المختصة بأمر المطار.

(2) حماية المناطق الجوية.

المعيار الأساسي هو تحديد المناطق التي تحتاج للحماية وذالك بتقسيم المطار إلى منطقتين: "جهة جوية وجهه أرضيه؛ الجهة الجوية هي منطقه التشغيل وتشمل الحقل الجوي ومستويات الطائرات ,ومناطق تحرك الطائرات([1]).

([1]) د حكيم غريب (2014),مرجع سابق,**السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحة الإرهاب الجوي**,ص586.

(2) د هيثم احمد حسن البكر (1976).**خطف الطائرات**,مرجع سابق ,ص377.

([3]) الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي عقدت الجمعية العمومية للايكاو(المنظمة الدولية لأمن الطيران المدني)أثر الزيادة الخطيرة في جرائم العنف التي عرّضت سلامة الطيران المدني للخطر في أواخر الستينات. وفي أحد القرارات الصادرة عن تلك الدورة، طلبت الجمعية العمومية إدراج أحكام في الملاحق الحالية أو الجديدة لاتفاقية شيكاغو تتناول مشكلة التدخل غير المشروع ولا سيما الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. وفي أعقاب الأعمال التي قامت بها لجنة الملاحة الجوية ولجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع، اعتمد المجلس في 22/3/1974 القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالأمن، وسماها الملحق السابع عشر.

في حين أن الجهة الأرضية, هي المنطقة التي يمكن السماح لجمهور بتداولها, يجب إنشاء حاجز مادي دائم لفصل المنطقتين والذي يسمح فقط بعبور الأشخاص المسموح لهم بالمرور.

ويجب إنشاء مناطق أخرى داخل المنطقة الجوية يتم تحديدها كمناطق محظورة ويكون الدخول إليها مقتصرا فقط على الأفراد العاملين المفوضين من حاملي شارات الدخول الأمنية والذين يتم تحديدهم كمناطق محظورة داخل الجهة الجوية بمناطق تحت السيطرة ؛ ليس بالضرورة إن تقع كل المناطق والمنصات التي يجب دخولها بالجهة الجوية على سبيل المثال؛ برج المراقبة, مركز العمليات للطاقم الجوي يمكن إن يكون الجهة الأرضية؛ في مثل هذه الحالات يجب إن يتم تعزيز وتكثيف الحماية بإضافة حماية أخرى (2)حيث إن الحاجز الأمني الواقع بين الجهة الجوية والجهة الأرضية لا يؤمن خط الدفاع الأول.

توجد في بعض المطارات أنظمة إنفاق تربط بين الجهة الأرضية والجوية ؛ والتي يجب أن تؤمن جيدا ربما بالأسلاك الشائكة؛ يجب إن توضع لافتات واضحة على جميع الجهات الجوية والمناطق المحظورة ؛ يجب التأكد من أن البضائع ألمسلمه للأسواق الحرة لا تحتوي على مواد يمكن إن تعرض حياة الأشخاص أو المنشات أو الطائرات للخطر(3).

(3). مراقبة مداخل المطار.

إن عملية مراقبة العاملين غير المسافرين ويجب أن يتم التحكم فيها عن طريق نقاط التحكم والتي توجد بالخارج ونقاط التفتيش التي توجد داخل المنشات والتي يجب أن يظهر العاملون

([1]) المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1970,الفقرة (1) للقرار 10 من الملحق السابع عشر ,فرض معاينة أمنية ملائمة للمناطق المحاذية للمطار لمنع الاعتداء على الطائرات أو تجهيزات المطار بوضع دوريات لأمن المطار ووضع حواجز فاصلة بين مباني المطار.

(2) د محمود حيدر(2004),**السيادة الدولية في تحولات العولمة**,مجلة شؤون الوسط ,العدد 100,نوفمبر, ص24.

([3]) د. حكيم غريب (2014),مرجع سابق,**السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحة الإرهاب الجوي**,ص602.

عندها شارات أمنية تتضمن الهوية وتصريح الدخول ويجب فحصهم عند دخول المناطق المحظورة ؛ يجب إن تكون هذه المناطق محدودة ولكن كافيه بحيث لا تعرقل النشاطات العادية للمطار؛ ويجب إن يتم تصميم نقاط التحكم بحيث تستوعب العدد المتوقع لتدفق العاملين بالمطار والسيارات وإلا سوف تكون هناك حالة ازدحام مما تصعب عملية المراقبة الأمنية بطريقه دقيقه([1]).

ويجب أن تستعمل السلطات الأمنية للمطارات أنظمة الإعلام الآلي للتعرف وإصدار وإلغاء وحفظ البيانات والمصادقة الآلية (الأوتوماتيكية) لبطاقات الهوية؛ يجب إن يتم تحديث السجلات المحفوظة بالكمبيوتر والسجلات الأخرى بانتظام؛ يجب تزويد جميع نقاط التحكم بمعرف أوتوماتيكي لبطاقات الهوية باستخدام نظام الحاسب الآلي ؛ يجب تزويد جميع العاملين المطلوب منهم العمل بالجهة الجوية ببطاقات هوية مشفره الكترونيا ؛ باستخدام الكمبيوتر والذي يحدد بوضوح المناطق المسموح لحامل البطاقة بدخولها؛ بطاقات الهوية والتي عاده ما تكون من البلاستيك القوي وتحمل صورة حامل البطاقة؛ كما يجب أن يتم إصدارها والتحكم فيها بمعرفة سلطات المطار فقط؛ وليس بشكل فردي عن طريق الخطوط الجوية العاملة بالمطار؛ يجب أن تكون بطاقات الهوية مميزه ومخصصه للمطار ولها فترة صلاحية محدده بسنتين ؛ يجب أن يتم الإبلاغ فورا عن فقدان البطاقة للسلطات الأمنية للمطار ؛ كما يجب على جميع العاملين بالجهة الجوية ارتداء بطاقات الهوية بشكل واضح وظاهر للعيان؛ يساعد رجال الأمن من التعرف على المتسللين والإرهابيين الذين يحاولون التسلل إلى المناطق الجوية؛ كما يجب فحص الصورة

---

(2)الملحق السابع عشر اتفاقية الطيران المدني الدولي1970 ,الفقرة (1) للقرار 10.

الموجودة على كل بطاقة هوية في جميع الأوقات للتأكد من تطابقها مع الشخص الحقيقي الذي يسعى إلى الدخول .

(4) نظام الإنارة الأمنية الجيد.

إن الإنارة في النقاط الحساسة في المطارات تعد من إجراءات الأمن المهمة ؛ ولكن إذا استعملت استعمالا غير صحيح ؛ فإنها تكون عاملا مساعدا للإرهابيين .وتتمثل هذه الإنارة الأمنية في تحقيق الأهداف الآتية:

(أ)- عرقلة الإرهابيين؛ أو على الأقل تقلل من حرية حركة الإرهابيين .

(ب)- المساعدة في كشف الإرهابيين؛ إما برؤيتهم مباشره ,أو بالمراقبة التليفزيونية .

(ج)- تساعد أعوان الأمن في تفحص محيط المطار وأرضيته بسهوله ومرونة والقيام بدوريات مكثفه.

ربما تكون إنارة مساحات كبيره جدا غير اقتصاديه ؛ وربما يكون هناك احتياج لأرض مفتوحة لإنارة المحيط الخارجي ؛ ويجب إن ينظر إلى الإنارة الموجودة خارج المحيط (1)؛فغالبا ما يكون أساس نظام الإنارة على مركز حراسه ثابت خاصية أكثر فعاليه من إنارة الدوريات التي ربما تكون تحركاتها مراقبه من طرف الجماعات الإرهابية.

(5). النقاط الحيوية بالمطارات.

إن حجم المنشات التابعة للمطارات تجعل مهمة تأمينها وحمايتها من المهام الصعبة والحساسة خاص إن النقاط الحيوية تعد المناطق الأساسية لتشغيل المطارات ؛ وتحديد النقاط الحساسة والحيوي ليس بالأمر السهل ؛ فتقليل الخدمات في مطار ما ربما يكون مقبولا فيه ؛

---

(1) ICAO1970,INTERNATIONAL CIVILAN AVATION ORGNAZATION,DOC8973,cit,

ولكن غير مقبول في غيره من المطارات, لذا يجب دراسة كل مطار على حدة؛ تصميم المطارات عامه على وجود تركيبات مدمجه أي تركيبات , أجهزه مكرره بحيث لا يتسبب أي عطل في حد ذاته في إيقاف تشغيل المطار ,ولكن على الرغم من ذلك؛ فان هناك مواقف هجوميه تكون من نتيجتها توقف الأجهزة الأولية والبديلة .

(أ) طريقة تشغيل المطارات :إن الهدف الأساسي من مهمة المطارات؛ هي استقبال الطائرات القادمة وإفراغها ؛ وإعادة تزويدها بالوقود وإرسالها إلى وجهة جديدة والتسهيلات المطلوبة لتحقيق ذلك تشمل مدرج طريق لعمل مناورات الطائرة وقاعات للركاب وأيضا أجهزة الاتصالات والتحكم المطلوبة لتشغيل الطائرة مثل الكمبيوتر والتلفزيونات ألىلاسلكية والرادارات ؛ أجهزة نظام الهبوط وإنارة المدرج .

(ب) تصميم المطارات:جميع نظم المعلومات والإعلام الآلي ووسائل الاتصالات السلكية واللاسلكية تكون عادة أجهزه مكمله وتكون الأجهزة الرئيسية المرتبطة بها, أما أجهزه تليفونات الطوارئ اللاسلكية بمصدر كهربائي للتيار الثابت لتشغيلها .

(ج) خدمة الإطفاء بالمطارات :لا يسمح بتشغيل أي مطار من المطارات الدولية بدون خدمات إطفاء؛ ويجب على خدمات الإطفاء تغطية المهام التشغيلية (حوادث الطائرات).

(د) التغذية الكهربائية للمطارات:تحتاج منشات المطارات إلى قوه كهربائية ضخمه بحسب حجم المطار ولابد أن يكون هناك مولدات احتياطية للمحافظة على امن المطار وموزعه على المطار.

(هـ) الإجراءات الوقائية :يجب حماية النقاط الحيوية التي يتم تحديدها, وكثر منها سيكون دائم الاستخدام وسيحتاج للتحكم في المدخل لضمان السماح بدخول المسموح لهم فقط.

(و) التعرف على المتفجرات والأجهزة الحارقة:أثبتت التجربة إن المتفجرات والمواد الحارقة الإرهابية, تميل إلى السهولة والبساطة في التركيب والتكوين والاستخدام وعادة ما تحتوي على

أدوات منزليه بسيطة مثل الساعات اليدوية ومنبهات الإيقاظ والبطاريات الجافة مع ذالك أفرزت السنوات الأخيرة وسائل وأدوات أكثر تطورا تستخدم مكونات مثل الخلايا الكهروكيميائيه وشرائح الهواتف النقالة وأجهزة تحكم لا سلكيه [1]هذا يتطلب مستوى عال من المعرفة التقنية لصناعة هذه المتفجرات ولهذا يتم استخدامها عن طريق عدد ضئيل من المنظمات الإرهابية الصغيرة.

إن المتفجرات أو ذخيرة الأسلحة يتم إخفاؤها بعناية أو تمويهها لتصبح كأحد عناصر المكان, يمكن أن تكون كعلبه سجائر ملقاة في صندوق مهملات ؛ أو كحقيبة وثائق متروكة في قاعات الركوب بالمطار, حيث أنه يوجد مجال واسع جدا لإخفاء جهاز داخل طائرة أو مبنى فمن الأهمية القصوى أن يقوم رجال الأمن بعمليات التفتيش عند ملاحظة وجود أي شيء في غير مكانه أو أي جسم غريب .

([1])الملحق السابع عشر الفقرة (20)الإجراءات الوقائية الخاصة بالأمتعة التي لا ترافق الركاب وأوصت بإجراءات معينة مثل الاحتفاظ بالأمتعة والحمولة غير المصاحبة في منطقة مناسبة لمدة 24 في حالة احتوائها على أداة تفجير موقوتة واستعمال غرف معدومة الضغط قادرة لى تفجير القنابل التي تنفجر.

الفرع الثاني

الإجراءات الأمنية الوقائية على مستوى الطائرات

يعد توفير الأمن في المطار من الضرورة سواء كان داخل أم خارج المطار ,إذ إن التهديدات الحقيقية التي قد تنسف أمن الطيران المدني تكون بداية من المطارات ثم الطائرات مرورا بالمسافرين وأمتعتهم أو البضائع المشحونة التي ترسل من دون مراقبة أصحابها, لذا يجب المراقبة وتفعيل الإجراءات الأمنية الوقائية على مستوى المسافرين والأمتعة والبضائع.

الطائرات تتعرض للخطر بسب إدخال الركاب أو غيرهم من العاملين على الصيانة أو مصلحة الإطعام للأشياء ومواد خطرة [1] في إثناء وجودها على الأرض قبل إقلاعها فكل دوله

([1]) تعرف المادة الخطرة وحسب وكالة السلامة والصحة البيئية الأمريكية (OSHA) بأنها أي مادة كيميائية لها خطورة صحية أو فيزيائية. إن التعريف العام من قبل وكالة السلامة والصحة المهنية الأمريكية لا يتضمن المواد الأصلية فحسب، بل

لها قانونها الخاص فيما يتعلق بتنفيذ الإجراءات الوقائية وحسب تشريعاتها الوطنية مع مراقبة من منظمة الطيران المدني الدولية.

قائد الطائرة يتحمل المسؤولية عن أمن طائرته, ويجب إن تتوافق جميع الخطط سواء أكانت امن الشركات الجوية أم السلطات الأمنية, يجب أن يكون التوافق من رجال الأمن المكلفين بحماية المطار ومرافقة وحتى حماية الطائرة طوال وقوفها على أرضية المطار قبل إقلاعها, ويكمن دور قائد الطائرة في تفقد المراقبة لمواجهة أي عمل إرهابي من بداية دخول المسافرين إلى الطائرة إلى ركوبهم وإقلاع الطائرة بأمان.

(1) عمليات مراقبة وتفتيش الطائرة قبل إقلاعها:

تعد عمليات تفتيش الطائرة قبل ركوب المسافرين ,إحدى الحلقات الهامة في الإجراءات الأمنية الوقائية ,لأمن الطيران المدني ,حيث يتم عمليات التفتيش قبل صعود الركاب إلى الطائرة من خلال الكشف الأمني بواسطة رجال الأمن المدربين واستخدام معدات حديثة وكافية للتفتيش والاستمرار بتحديثها (1).ويعد التفتيش شامل لجميع أجزاء الطائرة سواء محيطاها أو من الداخل مثل مقصورة الركاب والمقاعد وأماكن تخزين الحقائب اليدوية, ودورات المياه والمطابخ ومستودع الطائرة وأي أجزاء أخرى,وأيضا الطائرات الأجنبية التي تحط على الأرض الوطنية تخضع لإجراءات أمنية متفق عليها مابين الدول حسب المنظمة الدولية للطيران المدني ولاتفاقيات المعقودة بينها التي تخص الحماية الأمنية.

يشمل الدهانات والمنظفات والأحبار والأصباغ ومواد أخرى شائعة الاستخدام. يجب على مصنعي ومستوردي المواد الكيميائية أن يحددوا فيما إذا كانت هذه المواد التي ينتجونها أو يعبئونها ينطبق عليها تعريف المادة الكيميائية الخطرة.
http://www.hsms.jo/FAQ_ar.jsp?lang=ar25/9/2012

(1)FFA: Air Plane Operation Security ,part 108,1981,p1

(2) الإجراءات الأمنية المتعلقة بالمسافرين.

جاء الملحق السابع عشر(1) موضحا الإجراءات الأمنية الوقائية الخاصة بالمسافرين وهي:

(1)على كل دوله متعاقدة أن تتخذ في الحسبان أن يكون قائد الطائرة على علم بان في الرحلة أشخاص مجبورين على المغادرة من جراء إجراءات قضائي أو إداريه .

(2) وفي هذا الأساس على الدول المتعاقدة أن تعلم قائد الطائرة بعدد الركاب وبعدد المسلحين ووضعهم على متن الطائرة وعند مرور المسافرين عبر مختلف مراحل التسجيل والمراقبة الأمنية إلى غاية صعودهم إلى الطائرة يمتثلون لمجموعة من الإجراءات هي :

(3) المراقبة الأمنية تبدأ عند المدخل إلى المطار, باستعمال أجهزه الاكتشاف الحديثة كالمقياس المغناطيسي لكشف المعادن الموجودة لدى المسافرين أو أمتعته اليدوية وفي غياب هذه الأجهزة يجب استعمال التفتيش اليدوي مائه بالمائة.

(4) يجب تفتيش الراكب الذي يحمل معطفا للمطر أو عادي أو حقيبة البدلات المغلفة .

(5) يجب إعادة المراقبة عند دخول المسافرين إلى قاعات الانتظار بأكثر صرامة ودقه من طرف الأمن وبعدها يجب الحيلولة دون حدوث أي اتصال بين مسافرين ويجب خضوعهم إلى مراقبه أمنيه وأشخاص لم يخضعوا لها وإذا تم اختلاط أو اتصال بينهم يجب إعادة مراقبة المسافرين حسب ما تنص عليه ألفقره الثانية والثالثة من الملحق السابع عشر للأمن (2).

---

(1)الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي عقدت الجمعية العمومية للايكاو(المنظمة الدولية لأمن الطيران المدني)أثر الزيادة الخطيرة في جرائم العنف التي عرّضت سلامة الطيران المدني للخطر في أواخر الستينات. وفي أحد القرارات الصادرة عن تلك الدورة، طلبت الجمعية العمومية إدراج أحكام في الملاحق الحالية أو الجديدة لاتفاقية شيكاغو تتناول مشكلة التدخل غير المشروع ولا سيما الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. وفي أعقاب الأعمال التي قامت بها لجنة الملاحة الجوية ولجنة النقل الجوي واللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع، اعتمد المجلس في 22/3/1974 القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالأمن، وسماها الملحق السابع عشر.

(2)الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي,هذا ما نصت علية ألفقره الثانية والثالثة من الملحق السابع عشر للأمن.
https://www.yumpu.com/fr/document/view/22451004/annexes-1-to-18-icao/187

يجب على السلطات الأمنية بالمطار التحقق من هوية المسافرين في حد ذاتها فيطلب منهم إبراز جواز السفر عند المدخل؛ وفي أي وقت يعتبره موظفو الأمن ملائما للتحقق من الاسم المدون على بطاقة السفر ينطبق على الاسم المدون على جواز السفر؛ ويمكن لكل دوله أن تقرر نظام التفتيش والفرز؛ وذالك يتم على ثلاثة محاور وهي:

(أ) إلزامية تفتيش وفرز المسافرين وأمتعتهم إمام مدخل الذهاب الذي يوصل إلى الطائرة ,وهذه المهمة تبدأ مباشره بعد حلول موعد إقلاع الطائرة وتتم العملية بشكل دقيق وسريع في إن واحد , وذلك لتفادي تأخر الرحلة .

(ب) إلزامية تفتيش وفرز أمام مدخل قاعة الانتظار,أو ما يعرف باسم المساحة الأمنية تكون كل مداخلها محروسة حتى خارج أوقات انعدام المسافرين, كما يجب إخضاع القاعة لتفتيش بكل قدوم للمسافرين, وفي الأخير يجب إعادة تفتيش المسافرين وأمتعتهم.

(ج) إلزامية تفتيش وفرز المسافرين وأمتعتهم إمام مدخل القاعات التي تحتوي على عدة مداخل وعند انتهاء العملية يجب إغلاق القاعات ومراقبتها بصفة مستمرة خاصة في حالة انعدام حركة المسافرين.

ثالثا : الإجراءات الأمنية لتفتيش الأمتعة والبضائع :

أن الاحترافية تدعو للطف والحذر والتعاون ؛ والتي ستصبح كلها ضرورية للقيام بتفتيش كامل ودقيق , ولا نستطيع منع الركاب أو الإرهابيين من تهريب الأسلحة والمتفجرات[1]على متن الطائرة وتأكيد قبول عامة الركاب للإجراءات الأمنية المطلوبة , إلا بالقيام بعمليات تفتيش

([1])الملحق السابع عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي,نصت الفقرة 2,1,4و بان حمل السلاح على متن الطائرات يكون برخصة خاصة طبقا لتشريعات الوطنية للدولة المعنية ونصت الفقرات السابقة بإعلام قائد الطائرة بعدد وأماكن جلوس الأشخاص المسلحين على متن الطائرة.

ومراقبة حقيقية يجب من الأعوان المكلفين بعملية التفتيش السيطرة على التفتيش ومنع الركاب من التدخل في عمله؛ بالإضافة إلى إزالة أي عوائق ,كما أن المعاينة الكاملة هي السبيل الوحيد للتأكد من انه لم يتم إخفاء مواد خطره بداخل الأمتعة التي يحملها الركاب, من المهم معالجة جميع الأمتعة والبضائع بحرص وتدقيق كامل لتجنب إحداث أي إتلاف مثل احترام الملكية الخاصة وخصوصية الراكب في ذات الوقت حتى في عدم وجوده ([1]).

إذا تم العثور بالحقيبة على أمتعة ذات طبيعة شخصيه يجب إلاّ تعرض هذه الأمتعة أمام الركاب الآخرين, وهكذا يمكن حماية الراكب من الإحراج وتفادي الاصطدام به ؛ ويجب خلال عملية التفتيش أن يتقيد رجل الأمن بمنهج واضح في الربط بعقلانيه ما بين الأدوات الموجودة في الأمتعة, وما يتوقع وجودها بها, هل الملابس والإغراض تبدو مناسبة للشخص أو للرجل للبلد الذاهب إليه ؟ هل البطاقات الموجودة على أي غرض تتعارض مع المكان الذي يفترض وصول الحقيبة منه ؟ في حال وجود مسافر اظهر انه مهتم يجب على الرجل القيام بسؤاله عن رحلته ومحتويات أمتعته وتقييم رد فعله.وتخضع عادة الأمتعة والبضائع للتفتيش عن طريق استخدام أجهزه الكشف ألحديثه كالسكانير أو استخدام التفتيش اليدوي, بصفه خاصة في حالات وجود أشياء مشبوهة , بحيث لا يسبب هذا الأخير أي مشكل قانوني خاصة إذا قام به عناصر الجمارك و إلا إن إجراءاته طويلة وتأخذ الوقت الكافي والتركيز واليقظة من طرف الأعوان المكلفين بهذه العملية . وبعد تعديل الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو ؛ وهو التعديل العاشر الذي صدر في 7 ديسمبر 2001 وبدأ العمل به في أول يوليه 2002 م؛ والذي أعده مجموعه من

([1])د,محمد مجذوب,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص393.

الخبراء في ابريل 2000 وابريل 2001وتمتد مراجعته بعد عمليات الإرهاب الجوي في الولايات المتحدة الأمريكية في نوفمبر 2001 كان له دور كبير في تطوير وسائل وأساليب التفتيش .إذ إن تطوير أساليب تفتيش الأمتعة والبضائع يجب إن يخضع دائما إلى مراقبة دوريه من طرف الأخصائيين الأمنيين لمراجعتها وتطويرها وفقا لمستجدات العمليات الإرهابية, وعلى وجه الخصوص الإرهاب الجوي؛ وما يكلفه لصناعة الطيران من خسائر فادحه ؛ لهذا يجب التأكيد على المراقبة المستمرة والفعالة للبضائع والأمتعة[1] وهذه بعض الإجراءات التي يجب إتباعها في إثناء عمليات التفتيش وهي كالأتي:

(1) يجب فتح الحقائب ومعاينتها للتأكد من عدم وجود جيوب خفيه في القاع ؛ كما يجب تفتيش محتويات الحقائب بدقه بوضع الأيدي عند الحواف وبين الطبقات وعشوائيا في المنتصف مع تطبيق ضغط من الأعلى والأسفل على مراحل متفاوتة ؛ يجب إفراغ الحقيبة وتفتيش الحقائب ومحتوياتها في حال ارتفاع الشك .

(2) يجب اختبار الأغراض الكهربائية بدقه وتفتيشا مثل الآلات الحاسبة ؛ ماكينات الحلاقة ؛ وأجهزة المسجلات الشخصية وكاميرات الفيديو ؛ وجهاز الحاسوب المنقول والتي قد تحتوي على متفجرات .

(3) يجب فحص الأشياء مثل القارورات الزجاجية المقفولة بطريقه الهواء المفرغ والكتب والعكازات بعمق شديد وباستخدام الأشعة السينية (x–ray) عند الضرورة للتأكد من عدم التلاعب فيهم, وفي المرحلة الأولى لم تفرض المنظمة على الدول الأعضاء من حمل الأسلحة على متن الطائرات لرفض الدول هذا الاقتراح في اتفاقية لاهاي؛ وتركت للدول تنظيم حمل

(1)الملحق السابع عشر ألفقره الثالثة الإجراءات التشغيلية القياسية للعمل في المطارات .انظر د حكيم, غريب,الساسة الدولية مكافحة الإرهاب الجوي.المرجع السابق.ص608.

الأسلحة على متن الطائرات للأشخاص المرخصين بحملها؛ لتفادي استعمالها في اختطاف الطائرات؛ بل العكس من ذلك رخصت ألفقره (29)من الملحق السابع عشر[1] بقرار الجمعية 10 – A17 على اتخاذ أي إجراء ضروري على متن الطائرة بما فيها وضع أعوان مسلحين ومدربين تدريبا خاصا للحيلولة دون اختطاف الطائرات كلما أمكن ذلك .وقد عملت الولايات بهذه التراخيص في سنة 1970م؛ وبعد إحداث سبتمبر 1970م ؛ ونجح حراس الطائرة في5 يوليه 1972م منع محاولة اختطافها من قبل المختطفين بسان فرانسيسكو؛ أدى بتضارب الآراء في جدوى هذه ألطريقه ووضعت المنضمة عدة إجراءات عمليه أخرى من خلال التلفزيون داخل الطائرة يتمكن بواسطتها ملاحو الطائرة من مراقبة الركاب؛ ونصت ألفقره 34[2]على وضع نظام للإنذار في الطائرات يكون تحت رقابة من هم في قمره القيادة لتمكينهم من تنبيه ملاحي الطائرة إلى مشكله في حجرة الركاب.

---

(2)دحيكم غريب,**الساسة الدولية مكافحة الإرهاب الجوي**.المرجع السابق.ص610.

([2])منظمة الطيران المدني الدولي في لقرار 10–17A إذ نصت ألفقره 33 من الملحق (أ) في سنة 1970م على توفير حماية خاصة لقائد الطائرة ؛ من خلال إمكانية غلق باب قمره القيادة من الداخل من طرف الملاحين , كما نصت ألفقره (34) من نفس الملحق على وضع دائرة مغلقه لحماية الطائرات.

المطلب الثاني

الإجراءات الأمنية الوقائية لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات في إثناء الطيران

إن الإجراءات الأمنية المعمول بها في أمن الطيران في الكشف عن الأسلحة والمتفجرات أو المواد الخطرة يستخدمها الإرهابيون, لإجبار قائد الطائرة على تغير مسارها خاصة أنهم يستغلوا الثغرات الأمنية مما يوجب اتخاذ الإجراءات الوقائية على متن الطائرة, لمنع اختطافها, لذا كان من المهم اتخاذ إجراءات كفيلة لمواجهة هذا الأمر ووضع قواعد إجرائية وتدابير لمنع وقوع اختطاف الطائرة وسيتم تناول ذلك من خلال ما يأتي :

الفرع الأول: استخدام حراس الجو لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الثاني: حماية غرفة قيادة الطائرة لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات.

الفرع الأول

استخدام حراس الجو لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات

السياسة ألعامه التي تتبعها شركات الطيران, وتنطبق هذه السياسة على ما يقتضيه العقل ويمليه المنطق السليم, فاللجوء إلى العنف في إثناء الطيران يجعل سلامة الطائرة ومن عليها من أشخاص عرضه لخطر حتمي, ولهذا السبب لا يسمح لأفراد طاقم الطائرة بحمل الأسلحة النارية خشية إن يؤدي ذلك قصدا أو عرضا, إلى البدء في إطلاق النار وتحتم التعليمات[1]التي تصدر إلى إفراد طاقم الطائرة بأن عليهم إن يقبلوا كل شيء ممكن لضمان سلامة الركاب؛ فإذا ما قرر قائد الطائر إن من ألحكمه الإذعان لمطالب مختطف الطائرة كان له إن يفعل ذلك.

ومع ذلك فقد اعتادت بعض شركات النقل الجوي على أن يتواجد على متن طائراتها إثناء رحلاتها الجوية عدد من الحرس المسلحين والمدربين تدريبا خاصا تكون مهمتهم الحيلولة دون اختطاف الطائرة كلما أمكن ذلك. وقد سبق القول أن الولايات المتحدة الأمريكية قد أدخلت هذه

([1])الدول التي تستخدم الحرس المسلحين على ظهر الطائرة الولايات المتحدة,بلغاريا,مصر,الأردن,إسرائيل,بولندا,العراق
/http://www.traveltruth.com/2012/01/14/which-one-is-the-air-marshall

ألطريقه في خريف 1970([1])على اثر تدمير بعض الطائرات التي اختطفها الفدائيون الفلسطينيون في أيلول من تلك السنة.

ويجتمع الحراس بقائد الطائرة والمضيفين قبل البدء بالرحلة الجوية وذلك لإتاحة المجال لقائد الطائرة ليوضح تعليماته في شان أية ترتيبات يرغب في اتخاذها والاتفاق على طرق اتصال خفيه أو إشارات مكتومة بين القائد والمضيفين وحرس الطائرة .

ولا يرتدي الحرس أي لباس خاص متميز, بل يظهرون في لباسهم وتصرفهم وكأنهم رجال أعمال, وهم يتوزعون على مقاعد الطائرة على نحو يمكنهم من الوثوب فورا للعمل متى لزم الأمر, وهم يغيرون مقاعدهم من رحله إلى أخرى ؛ ويتصرفون كأي راكب أخر , فيمرون قبل الصعود إلى الطائرة من أجهزة المقياس المغناطيسي ويكونون عرضه لمختلف إجراءات التفتيش أسوة ببقية الركاب ([2])كما أنهم يعدون قصصا مختلفة عن مهنتهم في حالة دخولهم في حديث مع احد الركاب.

ويحمل الحرس بالإضافة إلى الأسلحة النارية الهراوات الكسوة بالجلد وصفد لتقييد اليدين , ولكنه لا يسمح لهم بحمل الأسلحة الكيماوية, ومن المناسب هنا ذكر هذه الملاحظة بان إطلاق الرصاص داخل الطائرة لا يؤدي إلى إلحاق أي ضرر يذكر بهيكل الطائرة([3])وذلك بعكس الانطباع الحاصل لدى الكثير من الناس بان أي ثقب يحصل في هيكل الطائرة يؤدي إلى فقدان الضغط في داخله.

---

(2)د.سمعان بطرس,**خطف الطائرات**, مقال سابق,ص82.

(1) http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/4780571.stm update 10 August 2006

(2)د.محمد مجذوب,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص391.

وعلى الرغم من أن على حرس الطائرة أن يحرصوا اشد الحرص على سلامة الركاب والملاحين, فان لهم أن يستعملوا كل ما يلزم من قوه, لمنع اختطاف الطائرة, ولحماية حياة الآخرين, ويجوز لحارس الطائرة أن يلجأ إلى القتل في حالات المقاومة المسلحة([1]) .

على إن اللجوء إلى العنف على متن الطائرة وهي في حالة الطيران لغرض منع اختطافها لم يسلم من نقد, فتبادل إطلاق النار داخل الطائرة قد يؤدي إلى مجزره تؤثر في سلامة الركاب, وقد يلحق الرصاص الذي يجري إطلاقه إضرارا خطيرة بالشبكة الكهربائية وأنابيب الماء والسوائل الأخرى وأسلاك السيطرة في الطائرة. وفي محاولة اختطاف طائره قي سان فرانسيسكو في 5 تموز 1972 نجح حراس الطائرة في قتل مختطفين اثنين وبالتالي في إحباط محاولة الاختطاف,كما إن تصعيد العنف من قبل مختطفي الطائرات يؤدي إلى إحداث كارثية, ووجود حراس مسلحين على([2])متن الطائرة ممكن إن يكون سبب لتخف الإرهابيين على الإقدام على اختطاف الطائرة.

([1])منظمة الطيران المدني الملحق السابع عشر الفقرة الثامنة من الملحق (ا) بقرار وجوب القيام بالترتيبات لتوفير(قوة كافية ذات قدرة عالية على الحركة ومزودة بوسائل الاتصال اللاسلكي وغير ذلك من التسهيلات اللازمة لكي تساعد على حماية الطائرة في حال هجوم في منطقة المطار).

([2])د هيثم احمد حسن,**خطف الطائرات** ,المرجع السابق,ص394.

الفرع الثاني

حماية غرفة قيادة الطائرة لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات

وتدخل ضمن الإجراءات الوقائية التي تتخذ على متن الطائرة حماية غرفه قيادتها والغرض من ذلك هو توفير حماية خاصة لقائد الطائرة وملاحيها, ومن ثم جرت العادة على غلق باب غرفة قيادة الطائرة في إثناء تحليقها. وقد جرت دراسة استعمال أنظمة من شانها أن تغلق باب غرفة القيادة. غير أن بعض الطيارين أو شركات الطيران يعارض في الظروف الفعلية. ولا شك في إن فوائد هذه الوسيلة أمر مشكوك فيه, فحتى لو استحال على مختطف الطائر أن يقتحم غرفة القيادة؛ لكان في استطاعته مع ذلك إن يكره قائد الطائرة على تغير مسارها عن طريق أخذ احدى المضيفات أو احد الركاب بمثابة رهينة(1).

وتدخل شركات طيران عديدة تعديلات في طائراتها لتمكين الملاحين من رؤية ما يجري داخل حجرة الركاب. فتقوم بعض شركات الطيران مثلا بوضع شبابيك على أبواب غرفة القيادة. كما

---

(1)د.محمد مجذوب,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص391.

اقترحت الجمعية ألعامه للمنظمة الدولية للطيران وضع دائرة مغلقه للتلفزيون داخل الطائرة يتمكن بواسطتها ملاحو الطائرة من مراقبة حجرة الركاب([1]).

وتقوم بعض شركات الطيران بتجهيز طائراتها بأجهزة مكالمة توضع في أماكن يسهل الوصول إليها وذلك لكي يستطيع ملاحو الطائرة من التحدث مع المختطفين دون فتح أبواب غرفة القيادة المقفلة. ويؤمل إن تسمح هذه الإجراءات لإفراد طاقم الطائرة إن يقيّموا أي وضع مضطرب؛ وتمكنهم من اتخاذ قرار في ما يجب عمله لمعالجة الوضع .

واقترحت الجمعية ألعامه للمنظمة الدولية للطيران المدني كذلك إن تدرس الدول المتعاقدة مسألة وضع نظام سري للإنذار في الطائره ([2])يكون تحت رقابة من هم في حجرة القيادة لتمكينهم من تنبيه ملاحي الطائرة إلى مشكلة في حجرة الركاب.

وإلى جانب هذه الإجراءات سبق إن وضعت مقترحات عديدة لمقاومة مختطف الطائرة إثناء الطيران؛ غير أنها على ما يبدو غير مجديه بالرغم من أنها لا تخلو من قدرة على التخيل . ومن تلك الإجراءات تخفيض الضغط فجأة في حجرة الركاب بحيث يغمى على المختطف وسائر الركاب ([3])ومحاولة تحذير المختطف واستدراجه ليقف على باب يجري فتحه بمجرد الضغط على زر الإنذار.

([1])د.حيكم غريب,**الساسة الدولية مكافحة الإرهاب الجوي**,المرجع السابق.ص611.

([2])د.محمد مجذوب ,**خطف الطائرات** ,المرجع السابق,389.

(2)د.هيثم احمد حسن ,**خطف الطائرات**,المرجع السابق,ص391.

الخاتمة

عرضت الدراسة موضوعا في غاية الأهمية, وهي جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي وذلك في فصلين احتوى كل منهما على مجموعة من المباحث ومطالب وفروع وقد خلصت إلى نتائج يمكن إيجازها في ما يأتي:

النتائج

أولا: إن جريمة اختطاف الطائرات ظاهرة إجرامية حديثة وتعتبر موضع الساعة التي أخذت صدى عالمياً لما تسببه من قتل في الأرواح ودمار في الممتلكات سواء الخاصة منها أم العامة.

ثانياً: على الرغم من وجود العديد من الاتفاقيات الدولية التي تتعلق في جريمة اختطاف الطائرات كاتفاقية شيكاغو 1944 واتفاقية طوكيو1963واتفاقية لاهاي1970واتفاقية مونتربال1971 بالإضافة إلى الإجراءات الوقائية التي تتخذها الدول في المطارات والطائرات إلا إن ظاهرة اختطاف الطائرات لا تزال مستمرة مع تزايد عدد الطائرات ومستخدميها الأمر الذي يؤدي إلى مضاعفة الأضرار الناجمة عن هذه الجريمة.

ثالثا:إن الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة غير واضحة من حيث الالتزامات وجعلت في كثير من الحالات التقدير المطلق للدولة التي يوجد بها الخاطف فيما يتعلق بالتسليم وتحديد العقوبة عند الإدانة.

رابعاً: هناك بعض الدول لم تتضمن تشريعاتها الوطنية أية نصوص تتلاءم مع روح ونصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات, بالإضافة إلى عدم التزام العديد من الدول بالانضمام والمصادقة على الاتفاقيات المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات.

خامسا:إن جريمة اختطاف الطائرات جريمة مخلة بأمن الإنسانية إذ ترتكب ضد الأبرياء من المدنيين وليس هنالك دول بمعزل عن تعرض طائراتها لهذه الجريمة.

سادساً:إن جريمة اختطاف الطائرات تبرز معالجتها بوضوح في الاتفاقيات الدولية ومختلف فروع القانون وذلك كون أن جريمة اختطاف الطائرات تستعين بالقانون الدولي كالاتفاقيات والمعاهدات وقرارات المنظمات الدولية وقرارات الأمم المتحدة والقانون الداخلي الوطني كقانون العقوبات وقانون الطيران المدني.

سابعا: لا يزال القانون متخلفا عن معالجة ما يهدد سلامة الطيران الدولي المدني بالسرعة اللازمة فلم يتكامل حتى هذا الوقت التنظيم القانوني الفعال فيما يخص جريمة اختطاف الطائرات.

ثامنا:إن قرارات الأمم المتحدة التي صدرت بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001نتيجة اختطاف الطائرات كانت مجحفة وسياسية تجاه الشرق الأوسط إذ أنها أعطت الضوء الأخضر للولايات المتحدة بحق الدفاع عن نفسها في أي مكان في العالم من دون وضع أية قيود.

تاسعاً: اتخذت الكثير من الدول إجراءات أمنية وقائية حديثة لمنع وقع جريمة اختطاف الطائرات على مستوى المطارات والطائرات لتقليل من هذه الجريمة التي تزايدت في الوقت الراهن.

عاشراً: وجود تسابق بين عناصر الإرهاب الجوي وبين وسائل الأمن والإجراءات الوقائية.

الحادي عشر:إن استخدام الطائرات كوسائل لتحقيق أهداف سهل لأنها أهداف سهلة إذا ما تم السيطرة على الطائرة كونها تترك اثر كبير على المسافرين أو على الدول, فالإرهابيين يتجهون في تفكيرهم لاقتراف هجمات سريعة وإثارة الرأي العام.

التوصيات

أولا:منح المحاكم الوطنية اختصاص مقاضاة الأشخاص الذين يختطفون الطائرات بمجرد القبض عليهم في الدولة التي وقعت فيها جريمة اختطاف الطائرات.

ثانيا:تعديل النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية بوضع نصوص خاصة لمعاقبة الأشخاص الذين يرتكبون جرائم اختطاف الطائرات.

ثالثاً: إيجاد آلية لتوقيع عقوبات رادعة على الدول التي لا تلتزم بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة باختطاف الطائرات أو التي لا تقوم بالإجراءات اللازمة التي من شانها المحافظة على سلامة الركاب والطائرات كان يتم حضر جوي على الدول المخالفة.

رابعاً: حث الدول على التوقيع والتصديق أو الانضمام إي الاتفاقيات المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات, لتحقق لها أوسع قبول ممكن ويمكن أن يكون للأمم المتحدة دور فعال في هذا الشأن.

خامساُ: توحيد الإجراءات الوقائية في المطارات عن طريق عقد اتفاقية دولية شاملة.

سادساً: نشر الوعي الأمني بين العاملين في المطارات من خلال دورات تفاعلية قادرة على إكسابهم الخبرات اللازمة, لاكتشاف حالات الاشتباه, وكيفية التعامل معهم.

سابعاً: تزويد طاقم الطائرة بوسائل دفاعية حديثة تمكنهم من إحباط أي محاولة لاختطاف الطائرات بشرط استخدام هذه الوسائل بهدوء وعدم إثارة الرعب لدى الركاب.

ثامناً: وضع حرس مدربين على متن الطائرات للتعامل مع حالات اختطاف الطائرات في جميع الدول وليس مقصوراً على دول بعينها كالأردن وإسرائيل والولايات المتحدة وكندا.

تاسعاً:تحديث القواعد القياسية الدولية والإجراءات الأمنية الموصى بها من منظمة الأيكاو(ICAO) الدولية, والتوجيهات العامة المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات من لمنظمة الطيران المدني الدولي.

عاشراً: أعداد وتدريب وتجهيز مجموعات الشرطة الخاصة بمكافحة الإرهاب وخاصة ما يرتبط في جريمة اختطاف الطائرات وكيفية التعامل معها.

الحادي عشر: تدريس هذه المادة في الأكاديميات العسكرية, لمواجهة مثل هذه الجريمة المتطورة والتي أصبحت ترتكب بشكل متكرر.

المراجع

أولا: القران الكريم.

ثانيا: المعاجم.

(1) المعجم الوسيط,(1980),مجمع اللغة العربية,اسطنبول.المكتبة الإسلامية.

(2)Oxford(2007),advanced, Learners diction students.

ثالثاً: الكتب.

(1) أبوهيف,د.علي صادق(1997),**قانون دولي عام**,ط17,دار منشأة المعارف ,الإسكندرية.

(2) د.أحمد حسين سويدان (2005),**الإرهاب الدولي في ظل المتغيرات الدولية**, منشورات الحلبي الحقوقي,بيروت.

(3) د.أسامة مصطفى إبراهيم(2003),**جريمة اختطاف الطائرات المدنية** ,منشورات الحلبي الحقوقية,لبنان.

(4) د إمام حسنين عطا الله(2004), **الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة**, دار المطبوعات والنشر الجامعية, ,الإسكندرية.

(5) د.حبيب إبراهيم الخليلي(1992),**المدخل للعلوم القانونية**,ط3, ديوان المطبوعات الجامعية ,بيروت.

(6) د.أمل يا زجي(2002), **الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن** , دار الفكر للنشر,دمشق.

(7) ألحديثي,أ.دعبدا لعزيز شعبان(2002),**أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي**,جامعة ديالي,بغداد

(8) الفتلاوي,أ.د.سهيل حسين(2014),**تسوية المنازعات الدولية**,الذاكرة للنشر التوزيع,بغداد

(9) الشورابي,أ.د.محمد طلال(2003),**الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي**,أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.

(10) التوري,د محمد عوض وجويمان(2006),**علم الإرهاب الأسس الفكرية والتقنية والاجتماعية والتربية لدراسة الإرهاب**,دار حامد للنشر والتوزيع, الأردن.

(11) الحسناوي,د.علي جبار صالح(2002),**جرائم الخطف**,دار المطبوعات والنشر,عما

(12) الناصري,د.هيثم احمد حسن(1976),**خطف الطائرات**,المؤسسة العربية للدراسات والنشر ,بيروت.

(13) د.أنور السلطان(1978),**المبادئ القانونية العامة** ,ط2. دار النهضة العربية للطباعة والنشر,ببيروت.

(14) د.حسب الله يحيى(2010), **ثقافة الإرهاب والعولمة**,مطابع دار الشؤون الثقافية,بغداد.

(15) د.حبيب إبراهيم الخليلي(1992),**المدخل للعلوم القانونية**,ط3, ديوان المطبوعات الجامعية,بيروت.

(16) د.حكيم غريب(2013),**السياسة الدولية والقانون الدولي مكافحة الإرهاب الجوي**,ط1.دار الكتاب الحديث,القاهرة

(17) جمعة, د. حازم حسين(1993), **قانون الدولي العام**, الناشر جامعة الزقازيق,القاهرة.

(18) .خليل أحمد حسن قدادة (1995),**شرح النظرية العامة للقانون الجزائري** ,ديوان المطبوعات الجامعية ,الجزائر

(19) .عبدالكريم علوان(1997),**الوسيط في القانون الدولي العام**,دار الثقافة للنشر والتوزيع,عمان,ص113.

(20) .عبدا لعزيز عبدا لهادي(1970) , **القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية** , العربية للعلوم الإنسانية , جامعة الكويت.

(21) د.عبد القادر البقيرات(2005)،**العدالة الجنائية الدولية**،ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.

(22) د.عبدالله سليمان سليمان (1992)،**المقدمات الأساسية في القانون الدولي الجنائي**،ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر.

(23) د.عبد المحسن القطيفي (1952),**مذكرات في القانون الدولي**,مطبعة المعارف,بغداد

(24) عدس , د.عمر حسن(2007), **مبادئ القانون الدولي المعاصر**, مؤسسة الطوبجي للطباعة والنشر,القاهرة, .

(25) د.عز الدين عبد الله (1977),**القانون الدولي الخاص** ,ج2 ,ط 8 ,دار النهضة العربية,بيروت.

(26) د.عصام العطية (1970), **القانون الدولي العام** ,الطبعة الأولى,المطبعة القانونية,بغداد.

(27) د.علي حسين الخلف1982,**المبادئ العامة في قانون العقوبات**,مطبعة وزارة التعليم العالي,بغداد

(28) د.فؤاد عبد المنعم رياض(1975), **الوجيز في القانون الدولي الخاص**,ج2,دار النهضة العربية,,بيروت.

(29) د.سمعان بطرس(1969) , **تغيير مسار الطائرات بالقوة** ,المهلة المصرية للقانون الدولي,القاهرة.

(30) د.شام القسم (1978),**المدخل إلى علم القانون**, المطبعة الجديدة, دمشق.

(31) د.صلاح الدين جمال الدين(1998),**إرهاب الطائرات وقضية لوكريي** , كلية الشريعة والقانون.

(32) د.كمال أنور محمد , **تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان** , رسالة دكتوراه حقوق , القاهرة 1965.

(33) د.محمد المجذوب(1976),**خطف الطائرات بين الممارسة والقانون**,مطبعة الجيلاوي, القاهرة, معهد البحوث والدراسات.

(34) د. محمد أبو الفتح الغنام (1991),**الإرهاب وتشريعات المكافحة في الدول الديمقراطية**,دار النشر والثقافة,القاهرة.

(35) د.محمد مصطفى يونس(1992)، **النظرية العامة لعدم التدخل في شؤون الدولة دراسة فقهية وتطبيقية في ضوء مبادئ القانون الدولي المعاصر**،دار النهضة العربية، القاهر.

(36) د.محمد خليل موسى(2004),**استخدام,القوة في القانون الدولي المعاصر**، دار وائل للنشر, عمّان.

(37) د.محمد محمود سعيد(1995) ,**جرائم الإرهاب**, الطبعة الأولى ,دار الفكر العربي ,القاهرة.

(38) د.محمد سامي عبد الحميد(1974)، **العلاقات الدولية**، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت.

(39) د.محمد منصور الصاوي(1984),**إحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبية الدولية**,دار النشر,القاهرة.

(40) د يحيي أحمد ألبنا(1994),**الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران**, توزيع دار الفكر العربي.

(41) د.وفيق حسن فرج (1986),**المدخل للعلوم القانونية** ,ط1,الدار الجامعية ,بيروت.

خامساً: المراجع الأجنبية.

(1)Marrie Pierre Dupuy, opcit, p4

(2)Nourredine Saadi, l'au nom de geurre, revue algerienne d

(3)Sciences juridiques et Economiques et Politique, n 4, 1992, p 507.

سادساً: البحوث والتقارير

(1) د. إبراهيم إسماعيل عبده (2002).**تداعيات أحداث 11 سبتمبر على العالم العربي** , مركز الخليج للدراسات الإستراتيجية .

(2) د.أحمد محمد رفعت(1987)، **الفوارق القانونية بين الكفاح المسلح المرتبط بحق تقرير المصير والإرهاب الدولي**، أبحاث المؤتمر السادس عشر لاتحاد المحامين العرب، الجزء الثاني، مطابع القبس، الكويت.

(3) الخطيب، د معتز, مسألة **تجديد الخطاب الثقافي العربي بعد 11 سبتمبر الجدال الديني والسياسي** ، مجلة التسامح ، وزارة الأوقاف والشؤون الدينية ، سلطنة عمان.

(4) الولايات المتحدة و ليبيا هل تنهي المصالح الاقتصادية حالة العداء(2000) ,مركز الخليج للدراسات الإستراتيجية ,القاهرة.

(5) جامعة نايف للعلوم الأمنية(2006),**الإرهاب والقرصنة البحرية**,الرياض.

(7) دعبد العزيز العاوية(2006),**أبحاث في القانون الدولي الجنائي** ،دار هومة ، الجزائر.

(8) د عبدا لكريم درويش(1989),**الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والسفن**,بحث مقدم إلى كلية الدراسات العليا,مركز بحوث الشرطة,الإسكندرية.

(9) د.محمد زايد(2001),**المسئولية الجنائية للدولة** ,ملفات الأهرام,القاهرة,العدد.41934.

(10) قائد,د. بهجت عبدالله (1989),**القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية**,المركز العربي للدراسات الامنية ,الرياض

(11) د شريف عتلم (2006)، **المحكمة الجنائية الدولية**، منشورات اللجنة الدولية للصليب الأحمر ,القاهرة.

(12) د. نشوة نشأة(2000),**اختطاف الطائرات**,مركز الخليج لدراسات الإستراتيجية.

سابعاً: المواقع الالكترونية.

(1)https://www.facebook.com/permalink.php?id=356757781101045&sto

ry_fbid=370790629697760 update on 13/5/201

(2)http://www.site.iugaza.edu.ps/bboshnaq/file. update 21/8/2014

1. 3 http://www.un.org/ar/terrorism/instruments.shtml,update on 2014

2. http://www.un.org/ar/terrorism/instruments.shtml,up date on 2014

3.www.bbc.com.update on 12/6/2010

4., http://www.e-marefa.net/.2000/2/13

5.http://www.asbar.com//ar/monthly-issues/1042.article.htm3/1/2007

6. http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/1710483.stm

http://ar.wikipedia.org/wil 2/9/2014/

7. http://usatoday30.usatoday.com/news/washington/2004-04-18-

norad_x.htm

8.http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/south_asia/1710483.stm

9. http://usatoday30.usatoday.com/news/washington/2004- 04-18-

norad_x.htm

10. "acraft%20piracy%20(Hijacking)%20and%20destruction%20of%20D

erelict%20airborne%20objects"

ثامنا: الصحف الالكترونية.

1. الجزيرة نت, 2011/2/24م http://www.ar.wikipedia.org/wiki

2. الجريدة الرسمية , دولة قطر, وزارة العدل , العدد التاسع 2002/9/4م.

3. د.داوود خير الله(2001)، تعريف الإرهاب وشرعية وسائل القضاء عليه، جريدة السفير اللبنانية، الخميس 2001/11/15 العدد 9056.

4. http://www.chicagotribune.com/business/chi-0109190296sep19-story.html

5. http://www.i24news.tv/ar/ 2 / 8 / 2014

6. ICAO,DOC8973,cit, P3.

7. FFA: Air Plane Operation Security ,part 108,1981,p1

8. http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/4780571.stmupdat10Aug st 2006

تاسعا: الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

1. اتفاقية باريس، الموقعة في 13 أكتوبر 1919م. وكان الهدف من هذه المنظمة، تشجيع تطور الملاحة الجوية. اتفاقية هافانا في 28 فبراير 1928م، والتي في نطاقها أُنشئت اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية، بموجب اجتماع ليما عام 1937م

2. اتفاقية شيكاغو 1944 المتعلقة مكافحة جريمة اختطاف الطائرات زالجرائم الواقعة على الطائرات.

3. اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958,والتي تضمنت قواعد خاصة بشان البحار بحضور مندوبين عن ثمان وستين دولة.

4. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982,جاءت معظم عناصرها متطابقة مع اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

5. اتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 1963/9/14,جامعة الدول العربية,مجلس الطيران المدني للدول العربية.

6. اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 1970/12/16,جامعة الدول العربية ,مجلس الطيران المدني للدول العربية.

7. اتفاقية قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني ,الموقعة في مونتريال 1971/9/23,جامعة الدول العربية ,مجلس الطيران المدني للدول العربية.

8. قرار مجلس الأمن رقم1368، جلسة مجلس الامن12،رقم 4370ايلول /سبتمبر 2001.

9. المؤتمر القانوني للطيران المدني يناقش الإرهاب الجوي والمسؤولية الجنائية ,دبي, موقع البيان ,التاريخ, 25 /أبريل/ 2012.

10. المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1970,الفقرة (1) للقرار 10 من الملحق السابع عشر ,فرض معاينة أمنية ملائمة للمناطق المحاذية للمطار لمنع الاعتداء على الطائرات أو تجهيزات المطار بوضع دوريات لأمن المطار ووضع حواجز فاصلة بين مباني المطار.

11. قرار مجلس الأمن رقم 1441 تاريخ 2002/11/8.

عاشراً: الدوريات والمجلات.

1.المجلة العربية لحقوق الإنسان(1996) ،العدد3،إصدار المعهد العربي لحقوق الإنسان ،تونس.

2.د. محمد عبد المنعم عبد الخالق(1945)، المحكمة العسكرية الدولية لمحاكمة كبار مجرمي الحرب، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد الأول.

3.د.رشيد حمد العنزي(1991)، محاكمة مجرمي الحرب في ظل قواعد القانون الدولي، مجلة الحقوق ، الرياض.

4.د محمود حيدر (2004),السيادة الدولية في تحولات العولمة,مجلة شؤون الوسط ,العدد 100.

الحادي عشر: القوانين الوطنية.

1. القانون المصري رقم 97 لسنة 1992 الخاص بتعديل نصوص قانون العقوبات المصري المتعلقة بجريمة الإرهاب.

2. قانون العقوبات الأردني رقم 16 لسنة 1960 والمعدل بالقانون رقم 8 لسنة 2011

3. القانون العقوبات السوداني لسنة 1983.

4. القانون الكويتي في شان الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والمطارات لسنة1994.

الثاني عشر: القوانين الأجنبية.

1.قانون الطيران الفدرالي الأمريكي لسنة 1958.

2.قانون اختطاف الطائرات الانجليزي لسنة 1971.

ABSTRACT OF CRIME OF HIJACKING

IN INTERNATIONAL LAW

This research has discussed the echo of **Crime Hijacking In International Law**, and the research is in two chapters and a conclusion and recommendations and what was the crime of hijacking lead to fear and terror and panic affect of frequenting the aircraft were considered crimes of international terrorist, this researcher dealt with in the first chapter the legal nature of the crime of hijacking, which dealt with through the first section the legal system to criminalize hijacking in international law through two demands first legal basis to criminalize hijacking in interna–

tional law and the second requirement domain criminalize hijacking in international law and the second section the legal system to criminalize hijacking in national legislation where indicated faithful of during the two demands of the Security Council resolutions of the United Nations relating to terrorism and the criminalization of hijacking and international cooperation and international conventions in the fight against terrorism and crime hijacking.

Either in Chapter II dealt with in this chapter through a full explanation of the nature of the offense of hijacking and elements of the crime hijacking and preventive measures and security measures to combat crime hijacking, has worked to find the similarities and differences between the crime hijacking and piracy also addressed the concerns crime hijacking through the reasons and motives that lead to this crime, as well as analysis of the incidents offense hijacking and the most important crimes that occurred hijacking has been addressed to the issue of being was one of the global events that took international attention and bring atheist 11TH of September 2001 and their impact on the international community. It showed in the second section of the second chapter of preventive measures and security measures to combat the crime of hijacking aircraft on the ground through protection at the level

of the airport and at the level of the aircraft parked at the airport and during the flight put guards on board the aircraft to prevent the crime of hijacking and protect the room captain of abduction, then found this study to a total of a conclusion and recommendations.

CRIME OF HIJACKING IN INTERNATIONAL LAW

PREPERED BY

ABEDALRZAG ABEDALHAFEZ AL−DLABEEH

SUPERVISER by

PROF.DR.SUHEEL HUSEEN AL−FTLAWEE

THIS RESEARCH FOR

PRESENTS FOR MASTER DEGREE

COMPELTION

JERASH UNIVERSITY

JANUARY /2015